4 MARZO 1847. ANNO PRIMO. — N° 1.

DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.

CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *In qual modo si possano avere i capitali per la costruzione delle Strade ferrate Pontificie* (march. Lodovico Potenziani). — *Cenni intorno ad alcuni rapporti delle strade ferrate pontificie* (*continuazione*) (capit. Ganzoni ed ingeg. Scarabelli). — *Alcune osservazioni intorno al sistema di concessione delle nostre vie ferrate* (A. P.). — *Avvertenze sopra gli articoli pubblicati dal conte Ilarione Petitti in questo giornale* (Salvatore Anau). — *Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo* (*contin.*) (Gius. De-Vincenzi). — Notizie diverse. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.

Strade ferrate Pontificie

In qual modo si possano avere i capitali per la costruzione delle Strade ferrate Pontificie.

Nello stato attuale della scarsezza dei capitali in Europa, e nel discredito in cui sono molte intraprese di strade ferrate, non è nè presumibile, nè possibile che concorrano nel nostro Stato diverse Società per la costruzione delle medesime, tutte munite dell'intero capitale occorrente e coi mezzi che possono essere richiesti per garanzia dal Governo. Tutto al più può sperarsi che queste Compagnie si presentino almeno fornite di una parte dei mezzi necessari. Imperocchè i capitalisti che sono disposti ad impiegare i loro fondi nelle strade ferrate pontificie, sono di due generi: alcuni hanno prese azioni nelle Società formate; altri, e sono la maggior parte, attendono che le concessioni siano accordate per prender parte in quelle Società che l'avranno ottenute.

Quindi è necessario per riunire i capitali, che il Governo scelga fra le Compagnie concorrenti quelle che gli offrano maggiori garanzie morali, pecuniarie, intelligenza, probità, e soprattutto che non possano essere discreditate in fatti coi giuochi dell'agiotaggio, o con nomi a cui sia aderente. Queste sono le cose che devono essere prese in considerazione. Il Governo deve formare i suoi capitolati chiari e distinti, ed una volta formati non deve già disprezzare le offerte di ribassi, ma deve badare che non si offrano condizioni più miti di quello sia possibile, poichè potrebbe avvenire, che, ottenuta la concessione, poco importasse che la strada sia fatta, quando sono riusciti a vendere, illudendo i capitalisti, le azioni con un momentaneo profitto.

Il Governo dunque deve scegliere, come sopra si è detto, la Compagnia o Compagnie che ispira o ispirano maggiori confidenze, dare a questa o queste la concessione o concessioni coll'obbligo di completare il capitale da servire all'intrapresa dentro un termine stabilito: avvertendo però di non concedere mai ed in nessun caso i tronchi che promettono un gran profitto ad una distinta Compagnia o Compagnie, e di lasciare ad altre quelli di minore, o di nessun utile, per la semplice ragione che non è possibile ottenere che vi sia chi intraprenda dei tronchi che sono a carico, quando ad altri siansi conceduti quelli che danno sicuro e maggior frutto.

L'effetto naturale che produrranno la *concessione* o *concessioni* medesime *a tempo*, è quello che tosto che saranno accordate, concorreranno a favore delle Società che l'avranno ottenute i capitalisti, che in aspettazione delle concessioni non si sono finora decisi, e che costituiscono il maggior numero, a prendere azioni, e che attendono le concessioni per sottoscriverle. Similmente vi concorreranno gli altri capitalisti che ora sono dispersi nelle diverse Società, e la Società prescelta, mediante l'intervento dei capitali degli uni e degli altri, e di quelli che essa stessa ha già raccolti, formerà il capitale necessario.

Quest'è l'unico mezzo per avere una Società o più Società capaci di riunire l'intero capitale; e questo è il partito unico da prendersi, se non si presentano, come effettivamente nelle circostanze attuali non possono presentarsi, Società scevre d'agiotaggio che abbiano l'intero capitale, e a cui la concessione possa darsi definitivamente sulle loro offerte, senza dilazione alcuna offrendo l'intero capitale.

Del resto poi le Compagnie dei banchieri ed agiotatori (a tutti ben note), le quali, stante il vento che loro spira contrario nella pubblica opinione, sembrano aver rinunciato alli loro progetti, e che ora fingono dormire, sono invece vigilantissime, e si preparano nel silenzio le tenebrose vie per uscire in campo. Essi ed i loro alti fautori (che credono essere ignorati e che sono conosciutissimi) pongono in opera ogni studio ed ogni arte nel discreditare le oneste Compagnie, collo scopo unico di togliersele d'innanzi, e così aver poi campo di uscire d'agguato, e spiegare gli artigli che tengono pronti per afferrare la preda che s'avvisano divorare. Questo è il lavoro, questa è l'astuzia del giorno. Noi richiamiamo l'attenzione del governo e del paese su queste mene, che se riuscissero, tutto guasterebbero coll'immoralità del loro scopo, e con quella dei loro mezzi per conseguirlo.

March. Lodovico Potenziani.

Cenni intorno ad alcuni rapporti delle strade ferrate pontificie.

(Continuazione)

La modificazione del netto prodotto da noi trovato risultare nell'11 per °/₀ del capitale di fondazione, si presenterà non ostante, per effetto della maggiore spesa di esercizio (*exploitation*) che conveniamo di avere forse tenuta troppo bassa per una impresa nuova, povera di personale amministrativo esperimentato; epperò applaudiamo, come più specialmente ripeteremo qui sotto, che sia portato al 50 per °/₀ circa nei prospetti preventivi. Non già che manchi esempio oltramontano in appoggio della cifra da noi esposta, ma manca *in Italia*, e ciò basta per giustificare pienamente la censura del nobile nostro comentatore, che ci permetterà soltanto di osservare in proposito dell'avviso del giornale *Des Débats* 14 luglio 1845, che la linea di Paris-Orléans, sebbene lucrosissima per prodotti, è però una fra quelle che avevano grandissimo bisogno di giustificare gli enormi sborsi fatti, ed in simile posizione non è da meravigliarsi se (soprattutto in momento in cui gli

azionisti più non si potevano ritirare dall'impresa) *teneva alla teoria dei costi maggiori.*

La partita della riserva per ammortizzare il capitale non era ommessa nel nostro Statuto, e stava in ragione del prodotto lordo; ma deve essere evidentemente un errore di stampa ove il sig. Jullien suggerisce una somma di annui franchi 4,000 per chilometro; ciò corrisponderebbe per la nostra linea dal confine Estense ad Ancona di 227 chilom. alla somma di fr. 908,000 annui o sc. 164,000 (cioè 5 1/3 per °/o del capitale intiero!) e distruggerebbe ogni fondamento finanziario dell'impresa.

Noi abbiamo per sistema diviso il fondo di riserva in due partite, di cui la prima comprende le spese correnti di manutenzione (non meno della strada che dei veicoli di trasporto, mobiliare fabbriche ec.) che noi aggreghiamo alle ordinarie spese d'esercizio; e la seconda consiste in una proporzionale prelevazione dal netto prodotto a titolo di rateata ammortizzazione di quella parte del capitale che alla scadenza della concessione sovrana passa in proprietà al Governo. Se tale non è il sistema tenuto in Francia, non sapremmo davvero comprendere come senza la prima delle citate due partite la spesa d'esercizio possa assorbire oltre il 50 per °/o del lordo introito!

Scrupolosamente esaminate dette spese d'esercizio occorse nelle strade ferrate belgiche ed in quelle della Germania, ed applicate ai prezzi e costi fra di noi praticabili nell'acquisto dei generi ec., troviamo che ogni chilometro percorso sulle nostre vie ferrate, coi treni della entità di quelli che ci hanno servito di base nel calcolo dei movimenti, deve costare

sc.	0 19	a titolo di manutenzione di ponti strada e stazioni.
	0 08	a titolo di mantenimento di veicoli di trasporto.
	0 12	a titolo di combustibile espedizione.
	0 10	a titolo di personale d'amministrazione.
	0 06	a titolo di deprezzamento degli oggetti mobili.
sc.	0 55	

A fronte di questo costo il rendiconto belgico dell'anno 1844, il più recente che potevamo in quell'epoca conoscere, col presentare

fr. 309,311. 83	per spese d'amministrazione generale
1,571,042. 74	di manutenzione per strade e stazioni
2,652,588. 88	di locomozione e manutenzione del materiale
1,067,056. 55	di trasporto
fr. 5,400,000. 00	parì a sc. rom. 972,000 per una distanza di 1,877,170 chilometri percorsa in quell'anno, ci offre un costo di sc. 0 51 per chilometro, mentre i treni erano ben molto più considerevoli dei da noi presunti.

Se quel nostro costo di sc. 0 55 (maggiore di 0 04 del Belgio) per chilometro appunto corrispondeva in somma al 40 per cento dell'introito, da noi esposto a titolo di spese d'esercizio, nel consentire oggi al suo aumento sino a 50 per cento, intendiamo avere aumentato il secondo articolo di spesa a sc. 0 14, il terzo a sc. 0 18 (fermi gli altri), e così portato l'intiero a sc. 0 67 per chilometro, o sc. 1 preciso per miglio romano.

Nell'osservare l'analisi di questa spesa, e nel vedere quale *ingente* parte ne assorbiscano appunto quegli oggetti che il sig. Jullien chiama *ommessi* nei calcoli francesi, si dovrà necessariamente fare eco alla suddetta nostra esclamazione, e dimandare per qual causa ciò nondimeno la spesa d'*exploitation* in Francia possa arrivare a *più* del 50 per °/o.

Ci restano ancora a dire poche parole sull'ultimo oggetto rimarcato dal chiarissimo sig. censore (pag. 338), quello cioè relativo al passaggio della Porretta; intorno al quale (senza nominarci, ma in termini urbanissimi, per i quali gli tributiamo i nostri ringraziamenti) egli parla di un'idea nostra per modificare la spesa di costruzione di quello stradale al segno, da renderla proporzionale al presumibile prodotto.

Prima di tutto diremo in quanto alla distanza combattuta dai Toscani, che quella di chil. 65 da Bologna al confine è dedotta dalle misure dettagliatamente esposte nella Memoria dell'insigne sig. ingegn. P. Pancaldi, che egli lesse alla Società Agraria di Bologna, che il *Felsineo* nel suo N. 47 del 23 aprile 1844 produsse per esteso, e che di recente fu riprodotto, col meritato elogio, nel N. 1 dell'ebdomadario *Le Strade Ferrate*. Per ciò se siamo intesi nella distanza toscana di 35 chilometri, la complessiva di 100 chilometri tra Bologna e Pistoia di poco potrà divergere, ed è sicuramente falsa l'altra di chilom. 80 in tutto, che i Toscani accennano. Probabilmente l'errore di quest'ultimi avrà preso origine dal confondere le miglia bolognesi colle miglia romane, di cui le prime sono di 57 5/6, le altre di 74 1/2 al grado.

Nel proporre in quell'epoca la nostra idea diretta a modificare la spesa di costruzione, avevamo dall'un lato la mira esclusiva di favorire la congiunzione di Bologna con Firenze, e dall'altro la tema di non potere riuscire nella costruzione di una via a servizio di locomotiva altrimenti che con sforzi d'arte, e quindi di spesa fuori di proporzione col prodotto presumibile.

Questo prodotto, considerato del netto importo di sc. 130,000 (lire 821,250) annui, giustifica un capitale di sc. 2,600,000 impiegato al 5 per °/o, e comechè non sapremmo neppur oggi lusingarci di un movimento maggiore di quello indicato (500 persone e 100 tonnell. di merci al giorno), e che gli studi nostri ci persuadevano che il suddetto capitale appena basterebbe per eseguire a servizio di locomotiva la sola più piccola parte, che è la toscana, così non rimaneva agli occhi nostri altra alternativa che quella esistente fra la scelta di una costruzione modificata senza grandemente sagrificare lo scopo principale, e la rinuncia al progetto in genere.

Questa persuasione predomina tuttavia in noi, e sebbene non sia ora momento di entrare in spiegazioni di questa natura, pure c'induce ad aggiungere che per servire allo scopo principale abbiamo, poco dopo l'esposizione del nostro pensiero relativo alla Porretta, avuto occasione di praticare degli studi dettagliatissimi nelle valli del Santerno e della Sieve colla veduta di trovare un passaggio per congiunger Bologna con Firenze senza grande prolungamento di linea; e siamo rimasti pienamente convinti essere quell'andamento perfettamente conciliabile cogli estremi che andavamo investigando, cioè

Possibilità di servizio a locomotiva in tutta la linea;

Costo proporzionato agli introiti sperabili.

A tempo opportuno saremo a pubblicare minutamente il resultato del nostro lavoro, intanto diremo di passaggio che questa linea non esigerebbe di nuova costruzione per parte pontificia che il tratto da Imola al confine, chilom. 31 sviluppati; conciossiachè sino Imola la strada sarebbe comune con quella per Ancona, perciò risparmio di più della metà dei 65 chilometri pontificii esistenti sulla linea Porrettana.

Dal canto toscano, invece di 35, vi sarebbero 60 chilometri da costruire, ma forse con minor spesa in complesso, di quella che reclama la via per la Porretta, e col vantaggio di dare una strada ferrata alla più bella vallata di quel granducato (cioè il Mugello chiamato il giardino della Toscana) che sarebbe attraversata in tutta la sua lunghezza.

Noi protestiamo che non siamo entrati così fuor di tempo in tale questione con altro fine che quello di fare conoscere, che non è un'incoerenza nostra, se dopo avere promosso nel 1844 il pensiero di rendere realizzabile il progetto della Porretta col modificarlo, ora raccomandiamo altro stradale rivale; perchè l'una e l'altra cosa hanno la medesima sorgente, cioè il vivo nostro desiderio di rinvenire la migliore linea di congiunzione di via ferrata fra Bologna e Firenze: e protestiamo altresì che cesseremo di ritenere quella del Santerno per la migliore, tostochè con solide ragioni, basate sul calcolo e sui rilievi tecnici locali, ci sarà fatta conoscere un'altra linea che meglio corrisponda allo scopo.

Del resto offriamo il dettaglio dei propri nostri rilievi a chiunque desiderasse conoscerli per giudicarne, come non abbiamo mancato a suo tempo di presentarli ai concessionari toscani della

linea rivale di Porretta, senz'altra pretensione che quella di vederli esaminati da chi più d'ogni altro aveva interesse di conoscerli.

Capit. Ganzoni ed Ingeg. Scarabelli.

Alcune osservazioni intorno al sistema di concessione delle nostre vie ferrate.

Il seguente articolo, estratto dal *Felsineo* di Bologna, mi è sembrato importante per mostrare come nel nostro Stato vi siano uomini che considerano le strade ferrate come mezzo principalissimo di nostra prosperità. L'autore di esso è concorde con noi nel riconoscere che la fusione delle Società sarebbe il principio che renderebbe certa l'esecuzione di queste strade, e parla contro i suoi concittadini che si sono divisi da noi per avere un maggior prodotto dei loro capitali. Si sono messe alcune note, volendo togliere alcuni pregiudizi sul discredito reale in cui sono le azioni di strade ferrate, il qual discredito in questi momenti riesce a noi di gravissimo danno. Non è pertanto in contraddizione ciò che si scrive in questo giornale sul distinguere il discredito bancario da quello reale.

« Qualch'anno addietro il desiderio di vedere costruita una strada ferrata nel nostro Stato, che conducesse da Bologna a Porretta, da Bologna a Castelfranco ed al Po, da Bologna ad Ancona, da Ancona a Roma, da Roma al Mediterraneo ed al confine Napoletano era sì fattamente vivo in tutte le menti, sì ardente in tutti i cuori dei Pontificii, che parea quasi non mancasse altro che un *fiat* per vederlo posto ad effetto. Ora quel *fiat* fu proferito dal nostro immortale Sovrano, il desiderio della nazione è fatto, pel lungo indugio e per la nuova fiducia, anco più ardente, e nondimeno le vie ferrate restano ancora in disegno, e non c'è indizio, che stia nemmeno per essere colorito. Tutti si lagnano di questo fatto, ma non tutti ne intendono la cagione vera: e quelli, che non l'intendono, e che vogliono pure trovarne alcuna, ne danno biasimo ai promotori, come se fossero uomini o troppo corrivi al promettere o troppo restii o volubili nel mantenere. Mostrare a tutti quale sia veramente quella cagione, e come non sia da darne colpa ad alcuno in particolare, sarà per tanto un'opera di giustizia: e questo è di già un gran bene perchè si abbia da fare; ma è in ciò un altro bene più grande: ed è questo: che quando è conosciuta la cagione del male, allora è facile di trovarne il rimedio: e siccome a noi sembra poterne suggerire uno, non solamente immanchevole, ma unico, così non istaremo dal propalarlo, a rischio ancora di molestare l'interesse di alcun privato: perchè siamo fermamente convinti che niun interesse privato all'interesse pubblico, cioè a quello della nazione, abbia da prevalere.

» Tutti conoscono la immensità delle somme, che costano le strade ferrate: la Società Fondatrice, istituita in Bologna nel 1844, porta la spesa di quella da Castelfranco ad Ancona a Sc. 7,100,000; la Società Nazionale, istituita in Roma con altro nome nel 1846, porta la spesa di tutte le linee sopra dette, tranne quella di Bologna a Porretta, a 25,000,000 di scudi: se fossero più veri i calcoli istituiti dal sig. Conte Petitti, e dal sig. Carlo Recchi, occorrerebbero somme di gran longa maggiori. Ad ogni modo è palese che a spese sì fatte la fortuna di niun privato può sopperire. Dunque non si possono fare che per tre modi: o per potenza di Governo, o per potenza di associazione, o per combinazione di amendue. Qui non è da guardare in astratto quale delle tre sia preferibile, perocchè colle astrattezze si va poc'oltre, e noi abbiamo bisogno d'andare innanzi. Il fatto è che il Governo nostro non ha stimato poterle fare pel modo primo: siamo dunque al secondo, cioè a quello della associazione, ed è questo appunto, che abbiamo veduto e vediamo non essere sufficiente: eccone la ragione.

» L'associazione nelle intraprese commerciali nuove è determinata o dalla mancanza di mezzi ordinari d'impiegare il danaro proprio, o dalla speranza di guadagnare: sempre è poi necessaria la persuasione di non perdere: e badiamo bene che, nel commercio, *guadagnare* non vuol già dire trarre dal proprio denaro quel frutto minimo, che si può trarne senza pericolo con altri investimenti sicuri, come la compra degli immobili, e come i mutui fruttiferi, ed i censi, ma vuol dire trarne quel frutto con qualche cosa di più, perocchè nel di più sta veramente il guadagno, la cui fondata speranza contrabilancia il timore, per quantunque lontano, del perdere.

» La associazione per la costruzione delle strade ferrate è una immensa intrapresa commerciale: eccezionale in questo, che offre due qualità di guadagno agli associati: uno come associati all'impresa, ed uno come cittadini di quello Stato, che le strade medesime avranno da traversare: quest'ultimo, consistente nella prosperità del paese per lo sviluppo delle industrie, per le agevolate comunicazioni materiali, commerciali, intellettuali, morali, è così certo, così grande, che può essere di eccitamento ai capitalisti dello Stato a concorrere coi mezzi loro, quand'anche, come associati, non sieno certi di andare incontro a tanto guadagno, quanto ne avrebbero da un'altra impresa: anzi vogliamo credere che molti starebbero contenti ancora al non perdere. Ma se nasce il timore del perdere, se questo timore si fa forte per l'esperienza, allora chi sarà che concorra per la sola considerazione del bene pubblico? Forse pochi filantropi, e pochi a modo da essere proprio come una goccia d'acqua recata al mare: certamente poi niuno straniero.

» Or ecco ciò, che è avvenuto presso di noi: qualche anno addietro, in quel primo fervore, che ci aveva presi per le strade ferrate pontificie, queste intraprese si mostravano così prospere presso che in tutta Europa, che in tutti era fiducia di guadagnare, persuasione intima di non perdere: l'arenamento di alcuna di queste imprese si attribuiva a circostanze particolari di luoghi, non comuni coi nostri, ad errori di massima, dai quali bastasse starsi lontani: e cittadini e stranieri avrebbero fatto a gara a versare le immense somme occorrenti: il numero delle azioni forse sarebbe stato scarso all'inchiesta. Ma oggi non è così: in questi anni passati i bilanci delle varie imprese d'Europa hanno disingannato le moltitudini da quella opinione che *strada ferrata* e *guadagno individuale* fossero esatti sinonimi: dove per una ragione, dove per un'altra, è un fatto che quasi per tutto le imprese delle strade ferrate sono perdenti, e le azioni in discredito; onde a quel primo fervore, forse inconsiderato nella sua universalità, è succeduto uno scoraggiamento, ancora più inconsiderato, se vogliamo, in quanto che non distingue caso da caso, ma pur troppo esistente, reale, e così fatto, che, come allora non bastava l'offerta delle azioni alla inchiesta, ora l'inchiesta è ridotta presso che a nulla. E si ha un bel dire e scrivere e pubblicare calcoli tranquillanti, rafforzati da valide dimostrazioni: pochi li intendono, pochissimi li credono, poi viene la schiera dei *ma*, e dei *se*, che sono la ragion ultima di tutti quelli, che non hanno da dire buone ragioni, e che la paura vogliono cuoprire colla maschera della prudenza. Onde anche il secondo modo di costruire le nostre strade ferrate ci è fuggito di mano, e staremo forse un bel pezzo prima che lo possiamo nuovamente afferrare (A).

» Rimane il terzo ed è quello della combinazione dei due primi, cioè della potenza del Governo e della potenza della associazione: il quale sembraci che, come è l'unico, così sia ancora di sicuro riuscimento.

» La potenza del Governo può intervenire in più modi, che però risolvonsi in due: o concorrendo con capitali, o concorrendo con garanzia di un minimo di interesse. Il primo modo non serve a nulla: imperciocchè se l'impresa è, o è creduta perdente, che il Governo senta la perdita in quella parte di capitale, che immette egli, non porta ai capitalisti, ossia agli associati privati, nessun sollievo. Resta adunque il secondo, cioè che il Governo si faccia garante verso degli azionisti di un minimo d'interesse sulle somme rappresentanti il valore nominale delle azioni: e questo teniamo essere tal modo, che concilii l'utile dei privati e quello del pubblico mirabilmente (B). Questa è la opinione sostenuta dai due chiari scrittori detti di sopra; la verità della quale stimiamo essere tanto utile quanto agevole il dimostrare, instituen-

do, per maggior chiarezza d' intendimento, un breve calcolo sopra una sola azione di 100 scudi: poichè quello, che dicesi di 100, è detto ancora di 1000, e di un milione.

» Un privato si determina ad acquistare un' azione del valore nominale di 100 scudi: se l' acquista alla pari, cioè pel prezzo di 100 scudi in denaro, perchè lo fa? perchè ha opinione che la sua azione di 100 scudi gli darà a fin d'anno l'utile certo di scudi cinque: anzi basta che sia sicuro di averne l'utile certo di scudi quattro: perchè quell' uno per cento di minor utile è compensato dalla facilità di impiegare in modo fruttifero quella piccola somma, che non potrebbe altrimenti: è compensato dalla liberazione di ogni pensiero: è compensato dalla certezza di poterlo riconvertire di nuovo in danaro, se ne ha bisogno: è compensato dalla speranza di un maggior utile: finalmente è compensato dal desiderio di giugnere un giorno a godere dei beneficii di quelle strade, che formeranno un principale elemento della prosperità nazionale.

» Quel privato medesimo ricusa di acquistare la stessa azione del valore nominale di 100 scudi, o almeno ricusa di acquistarla alla pari: al più al più la prenderebbe al 75 per 100, cioè ne darebbe in danaro soli scudi 75: per qual ragione? per la ragione contraria: cioè perchè non crede che quella azione gli possa rendere a capo d'anno l'utile certo di quattro scudi, ma solamente di tre, e perchè nelle cose commerciali il valore consiste nell' utile, è proporzionato all' utile e non ad altro. Dunque tutta la teoria, necessaria a persuadere i privati di acquistare le azioni, consiste nel farli certi che le azioni stesse non potranno mai rendere un minor utile di quel quattro per cento, del quale sono contenti pei motivi anzidetti: posta quella certezza, il collocamento delle azioni è sicuro.

» Or quando diciamo: venga il governo a garantire un minimo di interesse agli azionisti, diciamo: venga il governo a promettere sulla sua fede a tutti i possessori di azioni che, per nessun caso, potranno essere mai obbligati a ricevere un interesse ossia un utile minore del quattro per cento a capo d'anno sopra ogni azione, perchè se gli utili dell' impresa delle strade ferrate (i quali si costituiscono di un riparto, proporzionato ad ogni azione, dei redditi annui dedotte le annue spese di esercizio ed il fondo di rimborso) non aggiugnessero al quattro per cento, il governo supplirebbe di proprio; mentre, se gli utili supereranno il quattro per cento, questo di più anderà a benefizio degli azionisti. Se quello che abbiamo detto fin qui è vero, cioè se è vero che nessuno fa inchiesta di azioni, quando ha timore di incontrare una perdita: se è vero che la perdita dell' azionista è quando il valore reale delle azioni va al disotto del loro valore nominale: se è vero che il valore reale delle azioni va al disotto del loro valore nominale quando l'utile da averne è meno del quattro per cento a capo d' anno, sarà anche vero che assicurare l' utile del quattro per cento è un togliere ogni timore di perdita, e quindi è il mezzo di aumentare l' inchiesta delle azioni, e di far concorrere tutti i capitalisti (o dello Stato o stranieri non monta a nulla) a fornire le somme occorrenti alla attivazione dell' impresa. Questo ragionamento non può incontrare obiezione, onde per questo lato l' utile risultamento del concorso governativo è sicuro.

» Ma conviene al governo esporsi in genere al pericolo di sopportare egli la spesa di quel divario, che potrà essere fra l'utile vero, che renderanno le strade ferrate, e quel minimo d' interesse, che avrà garantito agli azionisti? Quella spesa sarà ella sopportabile in ispecie pel governo nostro, avuto riguardo alla sua condizione economica?

» Ecco le due sole questioni, che rimangono a considerare maturamente: e, se non andiamo errati di grosso, portiamo ferma fiducia che sarà agevole risolverle entrambe affermativamente. *A. P.*

(Sarà continuato.)

(A) *Non possiamo chiamarci d'accordo coll' autore di quest' articolo intorno alle cause, sebbene consentiamo relativamente agli effetti. I bilanci delle strade ferrate fino ad ora state eseguite sul continente europeo (meno alcune poche che formano eccezione per dei motivi troppo conosciuti facilmente evitabili) non solamente non sono perdenti, ma sono in progresso d'aumento di prodotto. Conveniamo che ciò segua più per effetto di diminuzione di spesa d' esercizio dovuta all' esperienza continua ed al perfezionamento dei veicoli meccanici, che per aumento delle masse dei movimenti, sebbene non manchi in molti luoghi anche cotesto esempio. Conveniamo altresì che la moltiplicazione straordinaria delle vie ferrate, laddove avviene in tale prossimità di vie già esistenti da produrre concorrenza, ed i difetti di costruzione di alcune delle* prime vie *abbiano influito sui bilanci di qualche impresa; ma la perdita sulle vie ferrate, di cui si va discorrendo tanto, ha la sua vera origine in tutt' altra circostanza:*

1° *Nel deprezzamento relativo del valore* ideale *delle azioni o cosidetto disagio loro.*

2° *Nell' imprudenza dei primi acquirenti delle azioni, che sulla speranza di una pronta rivendita, senza pensare alle successive rate di pagamento e trascinati dagli artifizii degli agiotatori, presero impegno per un numero di azioni di molto superiore alle forze loro, e che ora per conseguenza sono obbligati di vendere gran parte delle loro azioni a qualunque prezzo, per potere soddisfare alle rimanenti rate di versamento.*

La prima di queste due cause è d' attribuirsi intieramente al giuoco dell' agiotaggio, che mentre negli anni addietro impiegava ogni mezzo per eccitare all' acquisto delle azioni, giunto a tale eccesso che più non permetteva progredimento, cambiò sistema per far precipitare il ribasso di quelle medesime azioni cui aveva spinte poco tempo prima con illeciti raggiri fin al raddoppiamento del loro primo prezzo, colla sordida mira di farne incetta quando saranno ben sotto al loro valore reale.

La seconda delle accennate cause non ha bisogno di spiegazione, ma entrambe queste cause unite non alterano che in apparenza e momentaneamente la vera base economica delle vie ferrate, e questa si è mantenuta sempre in favorevole progresso in tutte quelle imprese che non devono la loro origine all' agiotaggio o siano state malamente amministrate. Vediamo nel corso attuale delle azioni del proprio nostro listino che pochissime strade fra quelle o per intiero od in gran parte già costruite, ed in istato d' esercizio, e che quindi hanno sott' occhio il reale loro prodotto, hanno le azioni sotto alla pari, ma bensì la gran parte molto al disopra *non ostante l' attual crise opprimente.*

Concluderemo quindi col dire che non il vero fondamento economico *delle vie ferrate state imprese dalla privata industria trovasi depresso a danno della speculazione solida ed onesta, ma i valori fittizi ed ideali soli sono decaduti e con ragione.*

(B) *La garanzia di un minimo prodotto eseguita per parte del Governo in modo diretto ha pochi esempii: bensì si deplora l' essere stata la nominata garanzia* diretta *causa di grave immoralità, coll' eccitare le Società che l'ottennero ad alterare i proprii bilanci onde ottenere maggior compenso dal Governo; e tali alterazioni, anche dove non figurano come effettive falsificazioni di cifre, trovano tanti indiretti modi di applicazione, che ci troviamo nella sola alternativa o di vedere la Società sovvenuta dal Governo prendersi in amministrazione dal Governo stesso, o di aspettarci che quest' ultimo nel più dei casi venga abusato. D' altronde nell' aspetto finanziario il garantire un minimo senz' essere messo a parte della casuale esuberanza è principio falso. Di fronte a queste conseguenze della garanzia* diretta *vediamo che ovunque i Governi sono intervenuti con garanzie* indirette *per facilitare le imprese private, si sono sempre ottenuti gli effetti più ragionevoli ed efficaci. Diceva il Governo Austriaco alla Società Lombardo-Veneta (Milano-Venezia):* « *progredite con animo lieto nella costruzione della vostra linea, che se dopo finita i resultati non vi soddisfaranno, io la rileverò da voi per il suo costo, pagandovi annualmente un 4 p. °/₀ di prodotto col* darvi *un corrispondente numero di obbligazioni di stato all' atto che mi ce-*

derete la strada. » *Non è anche questa una garanzia bell'e buona del minimo 4 p.* $^0/_0$*? Ma con quale differenza per lo Stato! esso diventa proprietario assoluto, e colla economia che esso può fare nell' amministrazione, è certo d' introitare anche sulla via la più isolata somma maggiore di quella per cui si obbliga.*

In Francia due furono i metodi principali per sostenere le imprese private. Quando si trattava di imprese già in corso, che dopo versate le prime rate trovavano difficoltà nell' incasso delle successive, il Governo francese interveniva con degli imprestiti temporarii garantiti sulle parti di strade già eseguite e proporzionali in entità al valore reale di questi. Nel caso di dovere facilitare in principio l' assunzione dalla privata industria di vie che premevano allo Stato, il Governo francese assumeva a proprio carico od a quello dei distretti e delle Comuni l' espropriazione, la costruzione del piano stradale e degli edifizii, e divideva così colle compagnie assuntrici la spesa d' esecuzione senza pretendere alcuna parte dell' introito, se non che stipulava con esse per una più breve durata della concessione, onde trovare in tal guisa il compenso per le sue anticipazioni.

Altro mezzo fu di recente praticato dal Governo Austriaco in occasione del gran deprezzamento generale delle azioni. Esso stabilì un valore minimo per le azioni delle varie vie ferrate nazionali, e dichiarò alla Borsa di Vienna che ogni qualvolta le azioni fossero giunte a tal minimo, il Governo stesso si sarebbe fatto acquirente delle medesime. E quale ne fu la conseguenza? Che le azioni presero credito, e fu inutile l' intervento del Governo perchè il corso si mantenne sopra il minimo fissato.

Applicando questi esempii allo stato delle cose come sono fra noi, troviamo prima di tutto che ancora non è provato il bisogno *dell' intervento governativo, ritenendo noi che se una Società promotrice che possa ispirar fiducia avrà ottenuta una difinitiva concessione sovrana a delle condizioni eque, non le dovrebbe essere impossibile di esitare le sue azioni per le buone basi economiche che ha il sistema generale delle vie ferrate Pontificie: che se poi ciò dovesse avverarsi diversamente, opineremmo in favore del metodo dal Governo Austriaco praticato per la linea Lombardo-Veneta.* X.

Avvertenze sopra gli articoli pubblicati dal conte Ilarione Petitti in questo giornale.

L'uomo illustre per fama universalmente acquisita, e propugnatore insigne della nazionalità italiana, il conte Ilarione Petitti, è quello che assunse l'apostolato delle strade ferrate italiche, sviluppando nella sua grande opera i principii atti a facilitare l'eseguimento di esse, senza la rovina delle piccole facoltà a profitto delle grandi, e senza l'intervento dello Stato, se non in quella parte che possa giovare alla cosa pubblica avuto riguardo di non alterare sommamente le finanze erariali. Questo uomo illustre sino dal momento che il parlare di strade ferrate nel Pontificio non si ritenne più una colpa, e sino da quando l'Editto insigne del 7 novembre dell'eminentissimo Gizzi con tanta saviezza di viste richiamava i progetti, scrisse successivamente ne' diversi giornali periodici, ora sul progetto di strada da Bologna ad Ancona, ora su altre linee, e più di tutto sul Progetto Conti ora divenuto nazionale. Quanto più si avvicinava il giorno 7 febbraio, tanto egli sollecitavasi a scrivere gli articoli che furono inseriti in questo giornale; ed i suoi consigli per la maggior parte furono trovati savissimi ed opportuni.

Ma non vorremmo che il conte Petitti in questa occasione dovesse paragonarsi al padre che per troppa tema impedisce al figlio ogni atto un po' coraggioso, e che arrivi poi a spaventarlo; onde resti timido per tutta la vita, paralizzando in tal modo le sue facoltà operative.

E questo sospetto ci si accrebbe quando leggemmo l'ultimo articolo del conte Petitti inserito al n° 3 di questo periodico. Egli ci consiglia a sospendere per ora l'esecuzione delle vie ferrate pontificie, avuto riguardo all'attuale apatia quasi comune nei capitalisti d' ingerirsi in simili intraprese, ed alla possibilità di trovarci in situazione da non poter progredire nei lavori.

Il monopolio e l'agiotaggio ubriacò a tutto lo scorso anno i minori capitalisti in qualunque Stato europeo, dove le grandi vie ferrate vennero intraprese; e col giuoco di rialzi fatui e lusinghieri si richiamarono immensi capitali in azioni, che portate a prezzo di affezione, ribassarono poi sino ai corsi attuali producendo perdite ingenti. L'esperienza si fece a proprio danno, e si vorrebbe dal conte Petitti che non si ricadesse nell'inganno, e *perciò ci dimostra i pericoli delle concessioni di vie ferrate* nell'epoca attuale.

Il signor Petitti asserisce che « se » molte fra le linee italiane, già terminate, ed anche incominciate soltanto, ebber fortuna, perchè giunte in » tempo ancora ad assicurarsi mezzi » d'esecuzione; quelle pontificie, arrivate pur troppo tardissimo, ... sono, conviene ammetterlo (posto il necessario principio » del nessun concorso governativo), in » una assai sfavorevole condizione.

» Perchè l'industria privata in fatti » possa realmente, e non per giuoco » soltanto, assumerne l'impresa dal Governo saviamente offerta, attese le peculiari sue condizioni finanziere, e » perchè possa sicuramente condurla al » divisato suo termine, niuno contenderà » occorrere ampia raccolta di capitali: » questi aversi a chiedere al credito: » quello interno essere insufficiente al- » l'uopo; doversi perciò far capo de' capitalisti esteri.

» Le idee concepite da uomini generosi, i quali credettero poter raccogliere nell' interno tanto che basti per » sopperire all' assunto, col mezzo delle » economie cumulate, duolci il dirlo, » sono vere illusioni, perocchè, attentamente considerata la condizione economica del paese, è facile convincersi, » che anche supposto questo più ricco » di beni spontanei di quel che non è » in realtà, non mai nel breve spazio di » pochi anni l' industria e l'economia » potrebbero ivi accumulare i capitali » occorrenti, quand'anche distraessero » alcuni de' capitali ora già investiti in » altre industrie, le quali pur ne sarebbero grandemente pregiudicate. »

Gli uomini generosi, al dire del conte Petitti, che s'illusero credendo di poter raccogliere nell' interno dello Stato tanto che bastasse alla costruzione delle vie ferrate Pontificie, non saranno certamente quelli i cui nomi figurano nel *Programma* pubblicato sotto il titolo di *Società Nazionale per le strade ferrate nello Stato Pontificio.*

In esso all' articolo secondo è detto:

« Lo scopo della Società Nazionale » è di fare, col concorso degli abitanti » dello Stato pontificio, non esclusi gli » esteri, specialmente la strada ferrata » dal confine napoletano al confine estense, con un tronco per Ferrara al Po; » di riunire i due mari; di congiungersi alla Toscana sia per Perugia, sia » per l'Appennino, sia per altra parte, » secondo verrà destinato dal Governo, e » nel caso in cui piacesse a questo di » riattivare l'antico porto neroniano » d'Anzio, la detta Società si assume » l'incarico di farlo in quel modo e con » la giunta di quelle fabbriche che al » Governo piacerà di stabilirvi, quando » essa crederà ciò conveniente all'utile » suo. »

E lo scrivente, come consigliere della Presidenza ferrarese, scriveva ad alcuni suoi corrispondenti esteri sino dai primi momenti, invitandoli a concorrere con azioni, e ne ha già procurate.

Quindi quegli scritti che si pubblicarono contro il Progetto Conti, non hanno rapporto col Programma della Società Nazionale, che noi riteniamo opera di savio intendimento e di vastissima concezione.

E per effettuare questa grande impresa tanto lodata nello spirito di essa dall'illustre Petitti, noi accettiamo ben volentieri i suoi consigli, troviamo giusti i suoi riflessi contenuti nel numero 3 di questo giornale, ma azzardiamo di ritenere erroneo il titolo dell'articolo, e l'autorità di una grande intelligenza italiana potrebbe nuocere innocentemente alla causa della strada ferrata pontificia.

Ed in fatti chi vuol negare che l' età

dell'oro delle strade ferrate non sia passata? Chi vuol negare che la condizione dell'annata per deficenza di ricolti non assorba i capitali che finora si tenevano in serbo?

E se appunto nel peggiore momento si tenta di ottenere la concessione dal Governo delle vie ferrate pontificie, da una rappresentanza nazionale che sia mossa dai più santi principii di disinteresse, e del bene pubblico; qualora ci vorremo giovare di tutti gli esempi che abbiamo; qualora sapremo apprezzare i riflessi ed i consigli utilissimi del conte Petitti; in luogo di pericoli per la concessione attuale, non avremo forse dei vantaggi?

I capitali necessari devono raccogliersi, se voglionsi fare le strade. Se il decimo non basta, si può aumentare il capitale di guarentigia per l'esecuzione della strada istessa. Queste ed altre saranno condizioni messe in cambio opportunamente prima di accordare la concessione. Ma coll'aumentare di cautele non cesseranno i pericoli? *E non saranno forse minori i pericoli che s'incontreranno nell' intrapresa di una grande opera in un momento di grande stagnazione di capitali e nella maggior crisi che siasi presentata, qualora si trovi l'interesse dell' opera anche sotto questi rapporti tanto sfavorevoli?* Ogni minorazione della crisi tornerà in vantaggio e non in discapito all'immensa intrapresa.

L'articolo del conte Petitti senza l'intestazione è sempre lodevole, ed è luminosamente trattato. L'articolo medesimo *col titolo* che gli si diede, può essere nocivo alla grande opera.

Salvatore Anau.

Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo.

Lettera ad O. Gigli, Segretario della Presidenza Centrale Romana.

Continuazione.

Ma dopo più di tre secoli di abbandono una più lieta luce comincia a riapparire sul cielo del Mediterraneo. Un gran fatto è quello che si va compiendo da pochi anni sotto i nostri occhi. L'indipendenza della Grecia, i possedimenti del Mar Nero passati dal turco all'impero russo, che hanno riaperto al commercio quel principalissimo seno del Mediterraneo, gli acquisti di questa potenza nella regione del Caucaso, i nuovi principati della Servia, della Moldavia e della Valachia tolti dal diretto dominio dell'Ottomano, l'Algeria ridotta a colonia francese, ed in generale la somma decadenza dell'impero turco e l'incivilimento del russo hanno grandemente influito e sempre più influiranno a ridare al Mediterraneo una grande importanza. Ma, oltre di queste, due sono le potissime cagioni le quali par vogliono produrre a questi giorni una vera rivoluzione nel commercio universale, e far riprendere a questo antico campo dei traffichi un'importanza forse non indegna, se non superiore, di quella per cui già è stato così glorioso. La prima di queste cagioni, e che è un nuovo esempio della gran potenza che ha la civiltà di fugar la barbarie, è l'Egitto, che sotto la guida di Mohammed-Aly si è avviato a sì gran prosperità. Non si può dire a mezzo quanto quelle famose regioni ed il commercio generale debbano a questo uomo veramente straordinario, giacchè per esso principalmente si van riaprendo le antiche vie del gran commercio asiatico-europeo, ed egli ci ha dato un magnifico esempio che pur dovremmo seguire noi altri occidentali, cioè di far che la civiltà, ricalcando le sue antiche orme, torni a rischiarare quelle contrade che sono state sua antica patria. Chè l'Asia e l'Africa par che attendano dall'Europa il ricambio di quei beneficii che altra volta le han largiti: e ben a me pare che la vera missione della civiltà europea esser dovrebbe di destare quelle antichissime regioni da quel sonno di barbarie, nel quale da circa venti secoli sono assopite. Ma per conoscere quale importanza possa avere questo nuovo incivilimento cui risorge l'Egitto, oltre della posizione di questo paese fra l'Africa e l'Asia, che lo mette come chiave del gran commercio asiatico-europeo, anzi dirò come legame che congiunge l'Europa colle Indie e la China ed altre primarie contrade asiatiche ed africane, fa mestieri ricordare che il monarca egiziano estende la sua signoria sull'isola di Cipro, nella Nubia, nel Kordofan, nell'Abissinia, nell'Arabia e nella Siria, aprendo al commercio degli europei le coste di tutto l'Egitto, quelle occidentali dell'Asia, ed offrendo loro quasi totalmente in mezzo ai suoi dominii il più agevole passaggio, che ora par possa stabilirsi fra l'Europa e l'ultimo Oriente, ossia il Mar Rosso: sicchè par che seguendo i disegni del grande Alessandro, voglia rendere Alessandria il grande emporio delle merci asiatiche. A tali felici cambiamenti in queste coste la più utile invenzione, che dopo quella della stampa forse mai abbia fatto l'uomo, è venuta ad immischiarsi ed ha costituita l'altra principale cagione per cui non solo il Mediterraneo già ha riacquistato grande importanza, ma che certo darà origine per esso ad una nuova era assai più luminosa di tutte le altre. Già tu vedi che io parlo del vapore, (o di qualunque altro mezzo succedaneo) di questo miracoloso trovato, da cui certo dovrà nascere un'altra specie di civiltà al tutto nuova, che renderà il genere umano come una sola gran famiglia. Il Mediterraneo per così fatta navigazione è divenuto veramente come un lago, ed i suoi lidi son per modo riavvicinati che in pochissimi giorni senza alcun disagio si posson tutti visitare. Se la lenta e pericolosissima navigazione degli antichi tanto giovò alla civiltà delle contrade mediterranee, che non dobbiamo noi attendere da questa specie di navigazione? Qual nuovo spettacolo non ci si offre per essa! Le regioni più fiorenti già sono al contatto di Stati involti nella barbarie. La civiltà e la barbarie son due elementi tra loro troppo contrarii, che riavvicinati si distruggono. L'un par che non possa sussistere a canto dell'altro. Chi potrà dubitare dell'onnipossenza dell'attuale civiltà contro la debolezza della barbarie? Ed a me già pare di vedere questo trionfo nel Mediterraneo, trionfo che dalle coste dovrà dilatarsi nell'interno dell'Asia e dell'Africa, e costituire il gran trionfo della civiltà europea sopra la barbarie asiatica ed africana. E questa nuova era della grandezza del Mediterraneo sarà forse tanto maggiore dell'era orientale o greca, della romana, della greco-araba o dell'ultima, che fu quella d'Italia, per quanto la navigazione a vapore è più perfetta della navigazione antica, o per quanto la civiltà moderna è superiore ad ogni passata civiltà. E l'incivilimento e la floridezza delle altre nazioni (che alcuni pur vorrebbero credere che le coste del Mediterraneo sono state altre volte così floride e ricche sol perchè esse godevano senza alcuna concorrenza i beneficii del commercio e delle arti) non servirà ad altro che a meglio rafforzare il nostro benessere. Strana cosa ora sarebbe il credere che la prosperità di una contrada esser non possa che di nocumento alle altre, quando la contraria sentenza più umana e fratellevole è omai così certa, da non potersi più revocare in dubbio: ed allorchè quella libertà di commercio, verso cui fortunatamente al presente tutti corriamo, sarà veramente stabilita, vedremo come cadrà quel timore di concorrenza straniera, che sol prende origine da falsi ordinamenti economici.

Ma quello che sopra ogni altro accelererà il risorgimento del Mediterraneo sarà certo questo commercio asiatico-europeo, che per conseguenza delle cagioni superiormente dette già va riprendendo le vetuste sue vie. Alessandria, quell'antica sede dei Tolommei, che sotto il giogo ottomano venne in sì basso stato che al principio di questo secolo i suoi settecentomila abitanti de' tempi antichi erano ridotti appena a dodicimila, già torna ad avere meglio che cinquantamila abitanti, e dalla sua niuna importanza, dopo di esser passata ad essere il porto primario dell'Egitto, ora è ridivenuta uno dei principali porti dell'ultimo Oriente, da che il mar Rosso, che altra volta credevasi impraticabile a navigare, colla navigazione a vapore che congiunge Suez con Bombay e Calcutta si è riaperto al gran traffico asiatico-europeo. Già molti viaggiatori, la corrispondenza delle Indie, della Cina e dell'Oceania, composta di centinaia di casse di lettere e di gazzette nota sotto il modesto nome di valigia dell'Indie, e non poche merci se-

guono questa diretta e brevissima via, impiegando da Bombay a Londra da trenta a quaranta giorni invece di quattro a sei mesi, che prima impiegavano coll'ordinaria navigazione del Capo di Buona Speranza. Ma quanto più non addiverrà importante questa via allorchè Bombay e Calcutta saranno riuniti da una strada ferrata, e fra il Mediterraneo ed il mar Rosso si torran di mezzo le malagevolezze dell'istmo di Suez con un grandissimo canale di navigazione a simiglianza di quello che avevano gli antichi, ove secondo le memorie che abbiamo da Erodoto, Strabone, Plinio ed altri scrittori potevano navigare i più grandi bastimenti, e che durante il glorioso impero dei Califi nel settimo ed ottavo secolo della nostra era fu novellamente riaperto; ovvero collo stabilimento di una strada ferrata; o infine, che meglio risponderebbe alle varie esigenze del commercio asiatico-europeo, allorchè vi vedremo nello stesso tempo questo gran canale e questa strada ferrata? Nè questi certamente son sogni, ma fatti pur troppo prossimi ad effettuarsi. Ed allora il massimo commercio del mondo, riprendendo le antiche e più dirette vie, abbandonerà forse totalmente tutte le altre. E quanto maggiormente un giorno non è a credere che agevolerassi questo commercio asiatico-mediterraneo, se si riaprirà, come pure è da sperare dal ritorno all'incivilimento di quelle misteriose regioni, la via del golfo persico per la vallata dell'Eufrate, ossia quella strada lungo la quale già fiorirono Babilonia, Palmira, Seleucia e cento altre famosissime città, e che sarà sempre la via più diretta e vantaggiosa tra l'Occidente e l'Oriente? Ben sai quai tentativi sono stati fatti a questi giorni per riaprir questa via. E chi potrebbe mai provvedere le grandissime facilitazioni che potrebbe avere essa sopra ogni altra massime dalla navigazione fluviale e dalle strade ferrate?

Già le più intelligenti fra le commercianti nazioni europee per modo son persuase della somma utilità che questa mutazione delle grandi vie commerciali è prossima a produrre, che vediamo tutte non solo tener del continuo sotto gli occhi questi movimenti del Mediterraneo, ma studiarsi ad ogni modo di accelerarli e di avvantaggiarsene. Ed in questo nobile desiderio ed operosità va innanzi ad ogni altro l'Inglese, cui sopra tutto dev'essere a cuore di riavvicinare alla patria il suo grandissimo impero indo-brittannico per non esser soverchiato commercialmente e politicamente nei regni dell'Asia da una formidabile colossale potenza europeo-asiatica, che trovasi in più favorevole posizione, e forse ancora per avere nei porti della Cina maggior vantaggi degli americani del Nord: e le ricerche fatte da quel governo intorno la navigazione a vapore delle Indie, e fin da più anni venute fuori col titolo *Report from the Select Committee on Steam Navigation to India*, che meglio vorrebb'esser universalmente conosciuto, resterà sempre qual documento di somma previgenza commerciale e politica. Ma più che tutte le altre regioni, quelle che son bagnate dalle benefiche aeque del Mediterraneo debbono oculatamente riguardare questo grande avvenimento, e cercar ogni modo di favorirlo e di giovarsene: che non so se per loro vi possa essere alcun'altra cosa più grave e vitale.

Da queste novelle sorti del Mediterraneo, oltre della prosperità generale di tutte le sue coste, qual maggior bene non potrà venire all'Italia, che siede quasi regina in mezzo di questo mare, che colla sua maggior isola tanto si approssima all'Africa, e che colle sue doppie vie terrestri e marittime sembra situata dalla natura per riunire le regioni asiatiche ed africane quasi con tutte le contrade più incivilite dell'Europa? Sicchè io non temerò di dire che l'Italia a questi giorni rattrovasi in condizioni di sì lieto avvenire, che par possa a buon diritto riaprir l'animo alla speranza almeno di una parte delle antiche sue grandezze. Questa è tale occasione, che da molti secoli alcuna più fortunata non se n'è offerta a noi: e, se giudicar del futuro non fosse poco prudente cosa, quasi direi che in questa ventura non potrem trovarci più mai. Utilissimi insegnamenti possiam raccorre dalla nostra storia pei tempi ne' quali ora viviamo. Noi siam contemporanei d'un grandissimo avvenimento. Un sommo debito per noi, pei nostri a venire, per la civiltà italiana gravita su di noi: e la storia, che pur troppo mai non è muta sulle principali cagioni dei destini delle nazioni, severamente giudicherà di questi tempi e di noi. Nè solo dobbiam noi venir osservando questo gran cambiamento commerciale e questo progresso del Mediterraneo, e cercar modo come giovarcene; ma fa mestieri che urgentemente vi provvediamo. L'Italia richiede a questi giorni sapienza somma civile, ed economica e grandissima risoluzione d'animo per non esser soverchiata dalle altre nazioni nonostante i privilegii che le vengono dalla sua felice posizione in mezzo del Mediterraneo e dalla sua vicinanza all'Oriente: e se ancora questa volta seguiteremo dirò così ad armeggiare sui nostri maggiori interessi, se seguiteremo a rattener per sogni le più importanti realità che modificano i destini delle nazioni, se seguiteremo a crederci in tale stato da non poter neanco rivolger l'animo a cose migliori, perderemo, e forse per sempre, tutti i beni che ne possono venire da quest'avventurosa occasione. Perocchè se questo gran commercio asiatico-europeo, invece di stabilirsi principalmente in Italia, si aprirà altra via, sarà in appresso forse impossibile di qui richiamarlo per le già contratte abitudini commerciali e per gli sforzi delle altre nazioni, che meglio sapranno apprezzare questi beneficii. Scriveva, già son due o tre anni, un nostro gravissimo scrittore queste solenni parole degnissime della maggior considerazione: « Il nuovo commercio ultra-orientale ed il cinese (ed io direi questi nuovi movimenti commerciali del Mediterraneo) sono in sui lor principii; ma fra dieci anni al più, essi avran prese probabilmente tutte le loro abitudini. La via di Egitto è in sui suoi principii; ma fra dieci anni ella avrà prese forse tutte le sue agevolezze. Questi pochi anni in che si stanzieranno quelle abitudini e quelle agevolezze, sono gli irremediabili. Passati questi, non ci sarà nulla a fare, nulla a sperare più per l'accrescimento dei nostri commerci, nostre industrie e nostre agricolture, cioè per le nostre grandi operosità nazionali. Altro che primati, o nemmen parità! Se non vi provvediamo a tempo, noi siamo forse per cadere in una inferiorità non mai veduta; inferiorità a tutti gli altri, che son sulle mosse d'una non mai veduta operosità, inferiorità a noi stessi, che non avemmo mai un'occasione così bella a prendere, così brutta a perdere. » Scusami, mio caro Ottavio, se ragionando del Mediterraneo io ti avea quasi dimenticato. Veggo che a te parlando fo come colui che porta una gocciola d'acqua nell'oceano. Ma il Mediterraneo ha per me una tal potenza attrattiva, non so se perchè ricorda tutte le nostre antiche glorie, o perchè è una gran nostra speranza per l'avvenire, che con esso mi succede quello che c'interviene colle persone che veramente amiamo, che non pur non siamo contenti di sol rivedere ogni qual volta con loro c'imbattiamo, ma vogliamo sempre insieme alquanto trattenerci, e par che poi mai non sappiamo distaccarcene senza un tal quale rincrescimento. (*Sarà continuato.*)

Giuseppe De-Vincenzi.

Notizie diverse

Il carbon fossile è considerato oggidì come materia primaria d'ogni industria, e l'uso che si fa di questo combustibile influisce considerabilmente nella prosperità del commercio, e nel ribasso dei prezzi dei prodotti. Il consumo del carbon fossile diviene ogni giorno più grande, e per farsene una giusta idea, basterà riportare le cifre qui appresso che abbiamo estratte da un rapporto dell'amministrazione delle miniere in Francia.

Nel 1789 il consumo del carbon fossile in Francia era soltanto di 4 milioni di *quint. met.*; nel 1815 fu di 11 milioni; e d'allora in poi, essendo sempre cresciuto, è arrivato nel 1844 alla cifra di 55 milioni di *quint. met.*

— *Londra.* — La direzione della banca d'Inghilterra ha procrastinato le sue sedute senza aver aumentato lo sconto, come faceva la banca di Francia.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 26 Febbraio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	25	Genova . .	18	36
Livorno. . .	15	72	Londra . .	464	—
Firenze . . .	15	72	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	40	Augusta . .	46	90
Bologna. . .	99	80	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13.
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 3/4
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/4
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	98 1/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		94
— — Amburgo	150	*Nuova*		99 1/4
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	— —
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	196
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86 3/4
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	124
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtembergheși	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1034
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		360
— — — (sinistra)	11			225
— — Orléans	76			920
— — Rouen	86			870
— — Lyon	»			492
— — Strasbourg	»			467
— — Nord	»			628
Orléans — Bordeaux	»			540
Strasbourg — Basilea	90			207
Bordeaux — Cette	»			457

LIBRAIRIE DE PIERRE MERLE

Rome. Place Colonna, N. 354.

BURAT. — Géologie appliquée, ou Traité de la recherche et de l'exploitation des minéraux utiles. 1 vol. in-8°.

POUILLET. — Éléments de Physique expérimentale et de Météorologie. 1 vol. in-8° et atlas.

MASSE. — Petit Atlas complet d'Anatomie descriptive du corps humain, destiné à compléter tous les Traités d'anatomie descriptive. 1 vol. in-8° en noir ou colorié.

PAMBOUR. — Traité théorique et pratique des machines locomotives. 1 vol. in-8°.

CLAUDEL. — Formules, tables et renseignements pratiques; aide-mémoire des ingénieurs, des architectes. 1 vol. in-8°.

LAMARK. — Histoire naturelle des animaux sans vertèbres. 3 vol. in-8°

THÉNOT. — Traité de Perspective pratique pour dessiner d'après nature. 1 vol. in-8°.

FAU. — Anatomie des formes extérieures du corps humain, à l'usage des peintres et des sculpteurs. 1 vol. in-8° et atlas.

Cours élémentaire d'histoire naturelle à l'usage des colléges et des maisons d'éducation, comprenant la botanique, géologie, minéralogie et zoologie, par MM. Beudant, Milne-Edwards et de Jussieu. 3 vol. in-18.

LIEBIG (Justus). — Chimie organique appliquée à la Physiologie animale et à la Pathologie, traduit de l'allemand. 1 vol. in-8°.

Idem. — Chimie appliquée à la Physiologie végétale et à l'Agriculture. 1 vol. in-8°.

LAGOURNERIE. — Rome chrétienne. 2 vol. in-8°.

GERBET (Abbé). — Esquisses de Rome chrétienne. 1er vol.

ROSSI (P.). — Cours d'économie politique. 1 vol. in-8°.

Idem — Traité du droit pénal. 1 vol. in-8°.

BATISSIER. — Histoire de l'Art monumental dans l'antiquité et au moyen-âge, suivie d'un traité de la peinture sur verre. 1 vol. in-8°.

DESCAMPS. — Vies des Peintres flamands, allemands et hollandais, suivies des Vies des Peintres italiens et français, par d'Angeville.. 5 vol. in-8°.

LEMAOUT. — Atlas élémentaire de Botanique. Atlas in-4°.

CHAVIN DU MALLAN. — Histoire de sainte Catherine de Sienne. 2 vol.

BLAINVILLE et MAUPIED. — Histoire des Sciences de l'organisation et de leurs progrès comme base de la philosophie. 3 vol. in-8°.

BUFFON et LACÉPÈDE. — OEuvres complètes; 8 vol. in-8° avec figures coloriées.

DUFRÉNOY. — Traité de Minéralogie. Vol. 1, 2 et atlas 1re partie.

TASTU. — Éducation maternelle; simples leçons d'une mère à ses enfants. 1 vol. in-8°.

BOUILLET. — Dictée d'histoire et de géographie. 1 vol. in-8° 2 colonnes.

ST-LAURENT. — Dictionnaire encyclopédique usuel. 1 vol. in-8° à 2 colonnes.

EMY. — Traité de l'art de la charpenterie. 1 vol. et atlas.

GENYÉES et GIRARD. — Tables à l'usage des ingénieurs pour abréger et faciliter les calculs. 1 vol. in-8°.

RONDELET. — Traité de l'art de bâtir. 5 vol. in-4° et atlas in-foglio.

SGANZIN. — Cours de construction avec des applications tirées spécialement de l'art des ingénieurs des ponts-et-chaussées. 4 vol. in-4° et atlas.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

11 MARZO 1847. ANNO PRIMO. — N° 8.

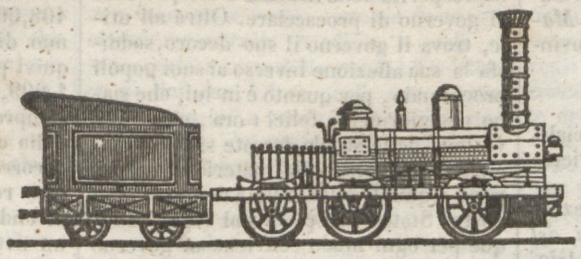
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Nuovi requisiti tecnici presentati al Governo dalla Società Nazionale.* — *Elenco degl' Ingegneri della Presidenza Centrale Romana.* — *Alcune osservazioni intorno al sistema di concessione delle nostre vie ferrate* (*continuazione*) (A. P.). — *Delle Strade-ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo* (*continuazione*) (Giuseppe De-Vincenzi). — Società industriali. — *Progetto di conciliazione della Società generale d'imprese industriali italiane* (X.). — Notizie diverse. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Il giorno 8 si presentarono in Segreteria di Stato per gli affari interni, presso il Sostituto Monsig. Santucci, il Principe Corsini, Marchese Potenziani, Presidenti della Società Nazionale, e il Segretario Ottavio Gigli.

Lo scopo di questo loro officio fu di richiedere istantemente in nome di tutta la Società, che lo Statuto fosse nel più breve tempo possibile approvato, e con esso venisse fatto pubblico dal Governo il capitolato, col quale le Società, avendo leggi certe e condizioni stabilite, potessero fare sopra basi sicure le loro offerte.

Si mostrò con calde parole dal March. Potenziani, che era già un mese trascorso senza niuna risoluzione in proposito, il che aveva recato un generale scoraggiamento, dando adito ai mali umori e alla maldicenza; che la Società Nazionale aveva copia di capitali, i quali non si sarebbero confermati, se non avessero veduto approvato lo Statuto, messa in perfetta consonanza col capitolato; che finalmente la Società Nazionale avendo offerto per tutta la linea, e presentati i lavori tecnici preliminari corrispondenti, sperava di avere una considerazione. Faceva anche osservare che la Società Nazionale, come aveva già notificato nell' offerta data al Governo il giorno 7 febbraio, era pronta a fare a *tutte sue spese* i lavori tecnici definitivi dell' intera linea, dando sicurtà di tutti i danni che potessero avvenire.

Il lodato Monsignore assicurò, che il Governo avrebbe avuto la Società Nazionale in quella considerazione che meritava: che lo Statuto era nelle mani della Commissione, e che si sarebbe sollecitato, promettendo la più pronta approvazione, quando nulla ostasse dalla Eccell. Commissione Consultiva.

Si consegnarono nel medesimo tempo come compimento alle cose tecniche già presentate i seguenti lavori, i quali quasi tutti, quantunque in possesso della Società fin dai primi di febbraio, pure mancavano di mettersi in netto a quell' epoca. Essi sono:

1° La Pianta corografica generale dello Stato, dal territorio Ternano con la Campagna e Marittima fino al confine Napoletano, col tracciamento della linea ferrata napoletana, e porzione della linea tra Roma e Ancona fino a Terni, fatta in seguito dei lavori di campagna preliminari sotto la dipendenza della Presidenza centrale Romana;

2° Un profilo compendiato di tutta la suddetta linea, desunto dai grandi profili di livellazione;

3° Un Rapporto sulle varie linee di strada, che partendo da Ancona potrebbero giungere a Roma, attraversando la Provincia di Camerino, dell' ingegnere Francesco conte Fiorenzi.

4° Relazione intorno alla seconda visita fatta nella valle de' fiumi Topino e Potenza, in gennaio del 1847, per la strada ferrata, dell' ingeg. Carlo Scarabelli.

N. B. Il Rapporto del sig. ingeg. Cerroti « Parallelo della linea del Chiaggio Giano - S. Angelo per Fossato, con la doppia linea del Topino-Potenza per Bagnara e per Valle Feggio » verrà presentato al Governo nel più breve spazio di tempo possibile, appoggiato da un lavoro tecnico fatto appositamente dai sigg. ingeg. in capo magg. Provinciali, e ingeg. ispett. Guido Romiti.

La Società Nazionale fa note queste sue cure per la riuscita di una impresa che tanto importa alla felicità comune, e non servendosi delle arti tenebrose, desidera che tutti i loro colleghi delle Presidenze delle Provincie, e gli azionisti conoscano che essa Società nella Presidenza centrale ha persone che presso il Sovrano non desistono mai dal farla stimare nella sua importanza. Poichè essa è in grado di offrire, sia nei mezzi morali, sia ne' materiali, che per la sua compatta organizzazione, per gli studii presentati, e per i capitali accumulati, tutte quelle sicurezze che il pubblico ed il Governo può esigere.

Dopo queste cose, la Società stessa continuerà a prevalersi della stampa, come ha fatto finora, in ogni suo atto, per giustificare a tutte le Presidenze dello Stato, e a tutti coloro che le attengono, ch' essa intende con tutto l'animo di portare a compimento l' impresa desiderata.

SEZIONE TECNICA

Per adempire una promessa fatta nei numeri precedenti, diamo qui sotto in ordine alfabetico i nomi di tutte le persone d' arte che hanno prestato gratuitamente l' opera loro in favore della Società Nazionale. L'amor patrio dimostrato con indefesse fatiche di campagna e di tavolino, protratte per sette mesi costantemente, meritava una particolare menzione; e noi non siamo alieni dal tributare quegli elogi che sono giustamente dovuti a coloro, che coll' ingegno e coll' opera si sono studiati di giovare la patria comune.

In seguito la Sezione tecnica si riserba di pubblicare un rapporto, nel quale si prenderanno ad esame le operazioni fatte.

Personale degli uomini d'arte della Presidenza centrale Romana.

Servizio generale.

Paolo cav. Provinciali, *Presidente Fondatore Direttore in capo, e Maggiore Comandante il corpo del Genio.* — Guido Romiti, *Ispettore di linea.* — Camillo Ravioli, *Segretario, Tenente del Genio.* — Antonio Martinelli, *Aiutante.*

Officii dipendenti dalla Sezione.

Officio tecnico. — Mariano Volpato, *Direttore dei tipi e dei progetti architettonici, Tenente del Genio.* — Giovanni

Montiroli, — Enrico Maurizi Enrici, — Giovanni Zannoli, *Architetti Disegnatori.* — Pier Felice Papini, — Francesco Marconi, *Aiutanti Disegnat.*

Officio Amministrativo. — Filippo Ossani, *Contabile, Tenente Quartier Mastro del Genio.* — Scipione Provinciali, *Archivista.*

Servizio di Campagna.

Capi di Tronco. — Publio Provinciali, *Tenente del Genio.* — N. N. — Pietro Fortuna.

Capi di Sezione. — Domenico Frezzolini, — Luigi Amadei, *Tenenti del Genio.* — Gaetano Bompiani. — Giovannangelo Bonasi. — Domenico Cacchiatelli. — Eugenio Duprè Smorzi. — Luigi Gabet. — Giovanni Muffati. — Odoardo Romiti. — Iginio Tilli. — Adriano Ugo. — Alessandro Valle. — Giuseppe Verzili.

Ingegneri Aiutanti. — Pio Ciampi, — Vincenzo Piernicoli, *Tenenti del Genio.* — Salvatore Bianchi. — Alessandro Casciani. — Guglielmo Cipolla. — Ignazio Cugnoni. — Cesare Linotte. — Alessandro Marsili. — Natale Petrucci. — Michele Santangeli.

Riserva che ha prestato servizio straordinario in campagna o a tavolino. — Filippo Navone, — Costantino Forti, — Giorgio Lana, *Tenenti onorari del Genio.* — Alessandro Betocchi. — Vincenzo Bonelli. — Romolo Burri. — Alessandro Corradini. — Emidio Gambini. — Alessandro Livoni. — Raffaele Rosati. — Federico Torre.

Perchè non vengano defraudati quei benemeriti, che per circostanze particolari non hanno potuto prestare l'opera generosamente offerta, noi ne registriamo i nomi, perchè vengano conosciuti, ed in seguito adoperati, quali uomini d'arte distintissimi:

Luigi Ceselli, — Giuseppe Morichini, *Tenenti onorarii del Genio.* — Angelo Arcangeli. — Procolo Baldasseri. — Giuseppe Baldeschi. — Alessandro Blosi. — Francesco Cellini. — Pietro Costantini. — Vincenzo Fiorini. — Carlo Ludovisi. — Benvenuto Monti. — Giovanni Monti. — Antonio Moretti. — Giovanni Morelli. — Carlo Rivalta. — Alessandro Rossini. — Luigi Perego-Salvioni. — Antonio Serena. — Baldassare prof. Simelli. — Giovanni Stern.

N. B. Nei numeri che seguiranno si pubblicherà l'elenco degl'ingegneri addetti alle Presidenze delle Provincie con le rispettive attribuzioni.

Alcune osservazioni intorno al sistema di concessione delle nostre vie ferrate.

(Continuazione)

Di fatto: la prima non sembra nemmeno questione. L'interesse di un buon governo è l'interesse della nazione: la prosperità della nazione è fondamento della prosperità del governo: l'una dall'altra non possono scompagnarsi: quindi di tutto ciò che è giovevole al bene, alla prosperità della nazione è sempre utile al governo di procacciare. Oltre all'utile, trova il governo il suo decoro, soddisfa la sua affezione inverso ai suoi popoli procurando, per quanto è in lui, che siano maggiormente felici: ora, che l'attivazione delle strade ferrate sia un principale elemento della materiale prosperità, e quindi della felicità dei popoli del nostro Stato, non è chi nol vegga: dunque per ogni modo conviene al governo di esporsi al pericolo di una spesa, la quale è necessaria alla prosperità della nazione, e la quale nella prosperità della nazione avrebbe un immenso corrispettivo, purchè quella spesa sia sopportabile avuto riguardo alla condizione economica dello Stato.

Ma sarà ella sopportabile quella, che incontrerebbe il governo pontificio se esponesse quella garanzia, che fin qui abbiamo proposta? Noi lo teniamo per fermo. Ma per portare negli animi di tutti questo nostro convincimento, bisogna considerare la questione in due aspetti, e cioè: sotto l'aspetto di limitare quella garanzia alla costruzione di una sola parte, o di un solo tronco di strada, e sotto quello di estenderla a tutta la linea, che, passando per Ancona e per Roma, metta in comunicazione i confini Estense, Veneto, Toscano, Napoletano col mare Mediterraneo.

Nel primo caso, cioè della costruzione di un solo tronco di strada, non pare che le idee potessero cadere che sopra quello, che è progettato dalla società fondatrice di Bologna, il quale partendosi da Castelfranco e passando per Bologna, nella direzione medesima della via Emilia, giugnesse ad Ancona; perciocchè qualunque altro tronco di strada fuori di questo (oltre che non è ancora conosciuto per via di calcoli a quale importanza di spesa e di introito salir potesse) certo è che per difetto di importanza comparativa non potrebbe mai essere preferito: se altri dubitasse della verità di questa affermazione, può trovarne le potenti ragioni nell'opera del sig. Petitti sulle strade ferrate italiane.

Parlisi adunque del detto tronco da Castelfranco ad Ancona. In questo noi sosteniamo fermamente che la garanzia, che il governo fosse per mettere di un minimo d'interesse fissato al 4 per cento, non potrebbe mai diventare un peso, cioè non potrebbe convertirsi in una spesa effettiva, perchè gli utili annui delle azioni di questa impresa non potranno giammai venir sotto a quella misura del 4 per cento. Ci servano di base per questa dimostrazione i calcoli eretti dalla società fondatrice, pubblicati in Bologna nel 1846. La spesa di costruzione è quivi portata alla somma di romani scudi 7,100,000 comprendendovi sc. 389,000 di fondi di riserva, i quali potrebbero ancora essere risparmiati (C) (1). L'introito annuo di quella strada (ritenuto un movimento giornaliero di N. 1200 persone, che in 340 giorni di lavoro darebbero un movimento annuo di numero 408,000 persone, ed un movimento annuo di merci in tonnellate 36,000) è quivi portato all'annua somma di scudi 1,209,600, da cui dibattute le spese, compreso il frutto del denaro impiegato nella costruzione, per tutto il tempo da decorrere prima che la strada sia attivata e renda frutto, la quale spesa si fa ascendere ad annui sc. 557,645, resta un netto prodotto di annui sc. 651,955, che ripartiti sopra 7,100,000 scudi di capitale equivalgono al 9 per cento. Per quanto si volesse aumentare il capitale di costruzione, per quanto si volesse diminuire il movimento annuo delle persone e delle merci, e quindi l'introito annuo, non è mai supponibile tale divario, che riducesse il netto alla sola metà: ma quando questo accadesse, resterebbe sempre un utile di 4 e mezzo per cento: dunque il governo, che garantisse il 4 non si esporrebbe a perdere per nessun modo: presterebbe una cautela di puro nome, che farebbe tranquilli i capitalisti, che colla fiducia loro genererebbe l'inchiesta delle azioni, l'affluenza dei denari dello Stato ed esteri, renderebbe sicura l'attivazione della strada ferrata pel detto tronco, e, con questa, stabilirebbe la prosperità di questa parte fiorentissima dello Stato; mentre a confronto di questi miracoli, operati con una sola parola, non avrebbe alcun peso da sostenere.

Ma non crediamo che sia questo l'aspetto sotto il quale sia da guardare la questione della garanzia dell'interesse minimo, che proponiamo doversi prestare dal governo: prima di tutto perchè la utilità di questo tronco di strada è così evidente di per se, che teniamo per fermo che, alla fine, quando si dovesse attivare separatamente dal resto della linea pontificia, giugnerebbe a convincere qualunque più diffidente a modo, che si troverebbero i capitali occorrenti ancora senza l'intervenzione della garanzia del governo: poi perchè dispogliandoci di qualunque interesse personale o municipale, e guardando al vero interesse dello

(1) Acquisto di terreno, di fabbriche e compensi di equità . . . . . Sc. 850,135
Movimenti di terra e di altra materia . . . . . » 933,839
Manufatti di pietre in cotto e scogliere . . . . . » 1,236,000
Passaggi lastricati a livello . . » 160,000
Armatura della strada . . . . » 1,597,580
Imbrecciatura ossia massicciata e palancato . . . . . » 310,500
Stazioni e loro stabilimento, e casotti di guardia . . . . . » 476,000
Locomotive e loro corredo . » 696,000
Operazioni tecniche di amministrazione e di sorveglianze ai lavori . . . . . » 450,000
Fondi di riserva . . . . . » 389,948
Sc. 7,100,000

Stato, alla vera convenienza del governo, il che dobbiamo fare come pontificii, e come italiani perchè non v'ha ragione che valga a sconsigliarcene, ci sembra che questo tronco di strada sia destinato dalla natura delle cose a rendere più agevole la formazione degli altri tronchi, che compiranno la gran linea pontificia con le sue principali diramazioni: nel compimento della quale linea intera noi vediamo il vero utile, la convenienza vera del governo e dello Stato. Spieghiamoci.

La strada da percorrere da Ancona a Roma, più i rami da Foligno per Perugia al confine Toscano, e da Roma a Civitavecchia e al confine Napoletano, formano circa il doppio della lunghezza di quella da Castelfranco ad Ancona: quindi, se tutte le altre circostanze fossero pari, chiederebbe naturalmente un raddoppiamento di spesa, e cioè un capitale di 14,200,000 scudi. Ma se una spesa sarà minore in proporzione, e cioè quella dell'acquisto dei terreni, e se altre resteranno eguali in proporzione, e cioè quella delle locomotive e del loro corredo, delle stazioni e casotti di guardia, della amministrazione e sorveglianza ai lavori: altre, e sono le più importanti, cresceranno oltre al doppio: come quelle dei movimenti di terra, dei manufatti, delle armature, delle operazioni tecniche: onde non si andrà molto lungi dal vero portandola a 20,000,000 di scudi. L'introito di quelle strade non potrà equivalere alla metà in proporzione di quello, che darà il tronco da Castelfranco ad Ancona: basta soltanto fare un ragguaglio della ricchezza dei paesi che traversano, e della popolazione che si trova agglomerata lungo le stesse strade nella ritenuta zona di tre chilometri per convincersene. Però se anche vogliasi largheggiare, si tengano minori solo di un terzo, e si avrà un introito annuo di sc. 1,612,800, da cui dedotta la spesa doppia di sc. 1,115,290 annui, si avrà un avanzo netto di sc. 497,510, che sopra un capitale di 20,000,000 di scudi daranno appena il frutto o l'utile del 2 e mezzo per cento. Ora questa tenuità di frutto o d'utile è quella che renderà la collocazione delle azioni assolutamente impossibile.

Ma non può stare colla dignità del governo, col suo bisogno, coll'utile e col decoro della capitale, coll'utile stesso delle province di Bologna e di Romagna e d'Urbino e Pesaro e Marca fino ad Ancona che la linea ferrata, la quale sia per traversarle, non giunga infino a Roma, non si attacchi col Mediterraneo e con Napoli e colla Toscana: quindi è indispensabile che il governo garantisca a quegli azionisti il minimo dell'interesse del 4 per cento. Ma se questa garanzia sarà data per quelle sole strade più infelici, la spesa certa del Governo salirà all'1 e mezzo o al 2 per cento sopra venti milioni di scudi, e così a scudi 3, o 400,000 ogni anno: enorme peso, e che riteniamo oggi insopportabile pel nostro Stato.

Quale sarà dunque il rimedio? Ecco che noi lo proponiamo senza tema e senza riguardo, certi siccome siamo di non incontrare verun rancore da quegli ottimi e generosi cittadini, i quali si sono posti a capo della società fondatrice di Bologna, ed i quali non hanno mirato con ciò a verun utile proprio, ma al vero bene del nostro Stato. Si formi un solo contratto, una sola impresa di tutte le linee ferrate suddette: siano rappresentate da 27,000,000 di scudi, che ora teniamo, per approssimazione, a fondamento dei seguenti calcoli dimostrativi, come l'abbiamo tenuta a fondamento dei precedenti: l'utile maggiore del tronco da Castelfranco ad Ancona vada a compenso del minor utile degli altri. Ecco la proporzione che ne uscirà:

Si tenga l'utile netto del tronco di Castelfranco ad Ancona del solo 6 per cento invece del 9 che afferma il progetto della società fondatrice: si avranno annui . . . . . Sc. 454,637

Si tenga l'utile netto degli altri tronchi del 2 $^{1}/_{2}$ %, si avranno annui . . . . . » 497,510

l'utile netto di tutta la strada sarà di annui . . . . . Sc. 932,147

che, ragguagliati sopra il capitale di 27,000,000, danno poco meno del 3 e mezzo per cento netto all'anno. Dunque il governo, garantendo l'interesse del 4 per cento, non si esporrebbe ad altra spesa che di un mezzo per cento, che è quanto dire di una somma annua di scudi 135,000. Ma il governo risparmierebbe, colla attivazione della intera linea delle strade ferrate, tutte le spese dei corrieri ordinari e straordinari, tutte le spese di traslocamento di truppe, che potrebbe o con nissuna o con tenue corrisposta eseguire colle locomotive delle strade ferrate; onde la spesa vera, procedente dalla garanzia del minimo dell'interesse delle azioni, ridurrebbesi tenuissima, e potrebbe ancora questa sparire in ragione dell'aumento di utile, che riceverebbero tutte le strade ferrate quando fossero poste in comunicazione cogli Stati limitrofi.

Ma restasse ancora a carico del governo una spesa di annui sc. 80,000, che cosa sarebbe ella mai a fronte dell'utile immenso, che conseguirebbe per l'aumento di cento rami di introiti, che verrebbe ottenendo in causa dell'aumento di popolazione, di commercio, di industria e di ogni specie di produzione dello Stato, conseguenze indispensabili della aumentata comune prosperità? Che se ancora questo aumento non si venisse ottenendo (il che è impossibile), chi è che non vegga che il governo avrebbe pronto il rimborso di quella spesa annuale ripartendola sulle varie province, (tranne le Legazioni e Urbino e Pesaro e Marca fino ad Ancona) che sentirebbero il beneficio della attivazione delle strade ferrate in mezzo a loro? A quel beneficio esse anelano tutte; per conseguente sosterrebbero volentieri il tenue peso senza del quale sarebbe loro impossibile di conseguirlo: dal quale peso lasciare immuni le Legazioni e la Marca fino ad Ancona sarebbe giustizia, dal momento che cogli utili maggiori della loro strada concorrerebbero a sollevare il minor utile delle altre.

Sì, il formare una sola intrapresa di tutta la linea delle strade ferrate del nostro Stato, come è il solo mezzo di condurre il governo senza sua perdita alla garanzia del minimo d'interesse, così è ancora il solo mezzo di vedere eseguito una volta quel sistema intero di strade ferrate pontificie, che tutti desideriamo da tanti anni, nè già noi soli, ma tutti i buoni italiani, e che saranno il principale argomento per innalzarci, col beneficio di tutta Italia, a quel grado di prosperità, a cui la nostra posizione centrale nella penisola ci dà diritto di aspirare. Voglia Iddio che questo franco concetto, per quanto sia malamente significato, sia seme, che, raccolto da savi ingegni, rettificato con buoni ed esatti calcoli, non contrariato da viste di interessi privati, vivificato dalla creatrice potenza del nostro immortale Padre e Sovrano, frutti a tutti i suoi figli l'adempimento delle concepite speranze! *A. P.*

(C) *In quanto al costo delle nostre vie ferrate avendo noi dato col nostro N.* 6 *il quadro generale risultato dalle investigazioni della Società Nazionale, che si trova in contradizione con quanto espone qui il sig. autore, aggiungeremo soltanto che l'esperienza di Lucca, ciò che esposero il capit. Ganzoni e l'ingeg. Scarabelli nel nostro N° 5, ed ora ciò che rileviamo dal già mentovato ingeg. sig. cav. Scotti, e dalla importantissima opera tecnica da esso dedicata a S. S., tutto combina a confermare i prezzi esposti dalla Società Nazionale, la quale perfino ha in mano delle offerte di solidi appaltatori, che di poco s' allontanano da quei prezzi. Per ciò che concerne poi il* prodotto, *ripetiamo l' asserta della Società Nazionale, ed è, che la linea da Roma all' Appennino ha per se l' intero transito Toscano, che è il transito italiano-europeo! ed il movimento nelle Marche non la cede in nulla a quello delle Legazioni. Arroge che la linea di Bologna-Ancona per acquistare l' intiera sua importanza ha bisogno assoluto della continuazione da Ancona a Roma, cosicchè la separazione in due di questa gran linea, nel medesimo tempo che guasterebbe intieramente la base economica della parte cisappennina, toglierebbe una* grandissima parte *del supposto prodotto alla parte Bolognese nel caso che la costruzione dall' Adriatico al Mediterraneo non avesse luogo.*

Il rimedio proposto trovasi già incluso nelle proposizioni che fa la Società Nazionale. Essa imprende il sistema intiero delle vie ferrate Pontificie descritto

nella governativa Notificazione del 7 novembre prossimo passato; essa apre il braccio ai suoi concorrenti per una fusione dei reciproci interessi; essa ha potuto verificare che come il costo da Bologna ad Ancona non oltrepasserà li scudi 5,500,000, così quello delle altre linee (che per altro non formano la sola metà ma li $^3|_4$ circa dell' intiero) di poco eccederà li 15 milioni, e posto anche che il prodotto totale supposto dalla Nazionale di scudi 1,400,000 netto fosse ridotto a quello indicato dall' autore di sc. 932,147, avremmo sempre un 4 e mezzo per cento che può garantire il Governo non meno che gli azionisti. Come stanno al momento attuale le cose della Società Nazionale, noi ci lusinghiamo assai che se il Governo sarà ad onorarla della sua fiducia con una pronta concessione, essa non tarderà ad avere compiuto il collocamento delle sue azioni, senza dovere ricorrere alla garanzia del 4 per cento, che per le ragioni indicate nelle precedenti note riputiamo troppo onerosa almeno nella forma diretta. X.

Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo.

Lettera ad O. Gigli, Segretario della Presidenza Centrale Romana.

Continuazione.

Or, per farmi più da presso all'argomento che intendo discorrere, dirò che per avvantaggiarsi l'Italia di tutti i beni che posson derivarle da questo cambiamento commerciale e civile del Mediterraneo, di varie cose abbia mestieri, ma che fra le principali senza alcun dubbio va annoverato un buono ordinamento delle nostre strade ferrate, il quale, se intendiam bene i nostri bisogni, non dev'essere viziato da falsi principii di municipio, ma solo vuol esser diretto dall'utilità generale italiana. Chè in questo modo, provvedendo al maggior bene generale, non pur meglio otterremo, ma renderemo veramente stabili i vantaggi speciali di ciascuna contrada, i quali altrimenti o non mai otterremo, o se otterremo, l'otterremo solo per subito perderli, e per sentire dopo beni troppo fugaci assai più tristamente le nostre miserie. La grande utilità che può sperare l'Italia in questa novella era del Mediterraneo, procede principalmente dalla sua posizione e conformazion topografica: che per mezzo della sua terreste protrazione, come testè dicea, da una parte offre il punto di terraferma più prossimo, che rannodar possa l'Europa occidentale all' Asia ed alle più importanti regioni dell' Africa, e coi suoi mari dall'altra offre le più lunghe linee di navigazione fra l'Oriente e l'Occidente. In queste ultime vie per altro coi porti di Genova e di Venezia ben possono concorrere pei vantaggi topografici il porto di Marsiglia e quello di Trieste, che per la sua estrema posizione vuol riguardarsi piuttosto come porto austriaco che italiano. Ma non vi ha nell'Europa occidentale certamente altra regione che possa star coll'Italia per vantaggi della sua via terrestre. Questa via terrestre è il gran privilegio che noi a questi dì possediamo, e quello principalmente che potrà ricondurci alla nostra antica grandezza. Pur sai esservi chi avvisa che pel commercio generale e per la nostra Italia non vi sia da fondare somma speranza sopra questa linea terrestre, credendo che la navigazione dei piroscafi lungo le nostre coste possa sopperire quasi a qualunque siasi bisogno. Ma costoro a mio credere par che assai poco s'intendono della differenza che vi ha fra la navigazione a vapore e le strade ferrate, e delle svariatissime esigenze commerciali. Quanto al commercio generale, ognun sa che le strade ferrate percorrono per ordinario, compresevi le fermate, circa chilometri 34 all'ora, ove i piroscafi non vanno che colla celerità di circa chilometri 18 per ora senza tener conto delle stazioni, le quali quanto tempo consumano non è a dire. Arrogi l'incertezza della navigazione, e vedrai qual differenza di *celerità* e di *certezza di arrivo* vi ha fra l'un mezzo e l'altro. E per ciò che concerne la prosperità speciale delle varie contrade d'Italia, lasciando pur stare l'interno della penisola, i piroscafi non potranno certamente provvedere ai bisogni di tutte le coste dirimpetto cui passano. Sempre saranno pochissimi i porti che potranno toccare, e le contrade intermedie poco o niun vantaggio ne ritraggono. E di vero qual vantaggio ritrae tutta la spiaggia mediterranea dalle stazioni di Livorno, Civitavecchia e Napoli, e tutta la spiaggia adriatica dalle stazioni di Ancona, Manfredonia e Brindisi? Io bramerei che nel giudicar dei nostri bisogni commerciali, come in tutte le altre cose, ci tenessimo lontani dal pericolosissimo scoglio delle vedute troppo restrittive, le quali quasi sempre vanno nel falso. Infinite son le esigenze commerciali, e chi ben vede troverà che ad alcune potrà provvedere la navigazione ordinaria, ad altre le navi a vapore, e ad altre infine le strade ferrate: l'ufficio delle quali non potrà esser supplito dai piroscafi, come l'ufficio di questi non può esser supplito dalla navigazione a vele. L' immensa schiera dei viaggiatori, la corrispondenza e moltissime merci preziose sempre preferiranno il celere e sicuro modo di viaggiare delle strade ferrate. Ed allorchè la gran rete delle strade ferrate europee sarà compiuta, lasciando dall'un dei lati l'incertezza della navigazione, tanto sarà il risparmio di tempo che in questa via terrestre italiana si troverà, che nello spazio che una nave a vapore giungerà direttamente dal punto più meridionale d'Italia o al golfo di Venezia o a quello di Genova, il viaggiatore, che avrà preso terra in quel punto estremo, già si troverà nel cuore della Germania o della Francia. Nè è punto a credere, come alcuni pur vorrebbero, che questo porto estremo d'Italia, che addiventerebbe come il principale anello della gran catena che rannoderebbe l'Occidente coll'Oriente; volesse colla somma importanza che acquisterebbe contrariare la prosperità degli altri porti della penisola. Anzi io son di credere (il che pregoti molto di considerare) che questa strada terrestre sarebbe il mezzo più sicuro per raffermare a tutti i porti d'Italia, e massime a quelli più settentrionali, tutti i vantaggi che possono sperare dal commercio mediterraneo-orientale. Imperocchè lo stabilimento di quella specie di commercio che potrebbe farsi per questa via, e che non può contrastarcisi da verun'altra nazione, ingenererebbe necessariamente lo stabilimento e la prosperità delle nostre vie marittime a preferenza di quelle di Marsiglia e di Trieste. Oltre a che la maggior agevolezza che si offrirebbe ai viaggiatori con questa via di andare nelle regioni dell'Oriente, chi non vede qual maggiore incremento non darebbe a quel commercio, e come quelle contrade ora a noi quasi al tutto ignote, sendo da molti di noi visitate, ne aprirebbero larghissimo campo di traffichi?

Venendo a determinare questo ultimo punto d'Italia, che ci deve riavvicinare all'Oriente, io non saprei sceglier meglio di quella Brindisi, della quale, siccome anche pei nostri antichi fu il principal porto per andare in quelle contrade, Silio Italico scrisse: *Brundisium, quo desinit Itala tellus:* perocchè per la sicurezza dell'approdarvi e per la stazione delle navi non vi ha certo altro porto nelle estreme terre d'Italia, che potrà starle innanzi, massime dopo che sarà tornato all'antico suo stato. Lasciando il commercio delle coste, allorchè da Brindisi direttamente per Alessandria moveranno i piroscafi, l'Italia non sarà più distante da quel principale scalo dell'Oriente che circa tre o quattro giorni. Al che aggiungi la stabilita navigazione a vapore nel mar Rosso e nei golfi di Oman e del Bengala nell'Oceano indiano, per cui si viene da Suez a Bombay in sedici o diciotto giorni, e da Suez a Calcutta in meno di quattro settimane, e ben vedrai qual somma importanza dovrà avere questa celere via del commercio asiatico-europeo che passerà per tutta Italia. Senza parlare delle altre contrade dell'Asia e dell'Africa, e dell'incivilimento delle nazioni, basta sol ricordare la sempre crescente possanza britannica nelle Indie e l'immenso impero della Cina, che ora si apre al nostro commercio, per persuaderci qual via sia questa. Ma stabilito in Brindisi il principio di questa strada, conviene ora ricercare qual sia la direzione che dovrà prendere per meglio raggiungere l'eminente scopo della maggior prosperità italiana. Io penso col conte Petitti che il punto dirò così d'incrocicchiamento delle strade della regione appennina dovrà essere Bologna, città che per la sua po-

sizione è stata e sarà sempre importantissima fra le altre della penisola. Nè saprei dipartirmi da questo egregio scrittore per tutte le strade della valle del Po, per i passi delle Alpi e per la strada che deve riunir Genova con tutte le altre. Sol seguirei una più breve direzione da Bologna a Ferrara, stabilirei una via da Bologna, ovvero da Modena, a Mantova per giungere più celeramente al lago di Garda, e bramerei che Piacenza fosse riunita a Novara con una via più diretta lungo il lato destro del Ticino. Sicchè movendo da Bologna una via, e transitando per Modena, Reggio, Parma e Piacenza, da una parte per Torino andrebbe al lago di Ginevra ed alla vallata del Rodano, e dall'altra parte per Milano o per Novara ai laghi di Costanza e di Zurigo ed alla valle del Reno: ed in Novara a questa si ricongiungerebbero le strade di Torino e di Genova. Altra strada partendo da Bologna direttamente per Mantova, o passando per Modena, e poi lungo il corso dell'Adige, andrebbe ad Inspruck ed alla valle del Danubio. Ed altra infine da Bologna andrebbe a Venezia raggiungendo in Padova la gran strada ferrata lombardo-veneta da Milano a Venezia. E così quasi caduta la barriera delle Alpi, la nostra penisola si riunirebbe con forti legami di commercio con tutte le regioni europee, ed i nostri porti non servirebbero più all' Italia solamente, ma addiventerebbero porti, e dirò quasi empori, di pressochè tutte le nazioni dell' Europa occidentale in questa nuova era del Mediterraneo. Forse per la sua utilità speciale e per ragion di stato Milano potrebbe desiderare la via per Como e pel suo tenimento sino alla Svizzera: e questa doppia linea sarebbe utilissima anche al commercio generale, rendendo quella strada assai più indipendente in qualunque siasi evento. E specialmente per lo stesso motivo della massima indipendenza io raccomanderei sopra ogni altro questo passo delle Alpi pel territorio svizzero, che nello stesso tempo ci metterebbe nella più utile corrispondenza colle altre regioni oltremonti. Ma quale o quali vie saran da seguire per venire da Brindisi a Bologna? Certa cosa mi sembra che movendo una via da quel principalissimo scalo dell' Oriente, debba passare per tutte le città littorali sino a Barletta. E già il monarca di questa parte d'Italia, che è pur monarca titolare del reame di Gerusalemme, cui ci siamo ora tanto riavvicinati, primo che ogni altro par ch' abbia inteso come la principal cagione della potenza de' suoi dominii non può rinvenirsi che nelle acque che li bagnano ed in questo nuovo commercio mediterraneo-orientale: perocchè già sai come sia sollecito il nostro governo di restaurare l'antico porto di Brindisi, e come in quest' anno siasi fatta la concessione di una strada ferrata da Napoli a Barletta colla facoltà di condursi sino a Brindisi ed Otranto. Oh se realmente un giorno venisse ad ornare la fronte di un principe italiano la bellissima corona di Gerusalemme, che pur per diritto ne appartiene, quale immensa potenza commerciale in questa nuova era del Mediterraneo l'Italia non potrebbe riacquistare? Ma pervenuta che sia questa strada dirimpetto al promontorio del Gargano tra Foggia e Manfredonia, nasce grave dubbio se solo una via possa più supplire ai grandi bisogni italiani ed a quei del gran commercio asiatico-europeo lungo la nostra regione appennina. A me sembra che solo una strada non possa punto rispondere alle nostre attuali esigenze, e che due vogliono essere le vie dal golfo di Manfredonia a Bologna. Vorrei adunque che la strada che movesse da Brindisi e passasse per Monopoli, Mola, Bari, Bisceglia, Trani e Manfredonia seguitasse per Termoli, Vasto, Ortona, Pescara, Ancona, Sinigaglia, Pesaro, Rimini, Cesena, Forlì, Faenza, Imola sino a Bologna per riunirsi alle strade della valle del Po ed a quelle delle Alpi. Pregoti osservare come questa è la linea più breve che possa trascorrere tutta Italia, ed una delle più facili strade che mai sieno state costruite, tanto pei lievi capitali che richiede, che per le pochissime difficoltà da superare, correndo quasi sempre lungo un'agevolissima spiaggia: le quali cose di qual conto sieno vedremo in appresso. Senza di che per ottenere gl' immensi beneficii che ci posson venire da questa strada, che sarà certo la maggior via del commercio asiatico-europeo e di un' infinità di altri traffichi, è da considerare che fa mestieri rivolger l'animo solo alla costruzione di un tratto di essa, siccom'è quello da Manfredonia ad Ancona: perocchè la via da Brindisi a Manfredonia e quella da Ancona a Bologna par che certo si costruiranno per vedute al tutto differenti di quelle che risguardano questa gran linea italiana. (*Sarà continuato.*)

Giuseppe De-Vincenzi.

Società industriali

Progetto di conciliazione della Società generale d' imprese industriali italiane.

Formato il progetto di istituire in Italia una Società avente lo scopo di promuovere, sussidiare e proteggere con ogni mezzo sì materiale che morale l' indigena industria italiana, e quindi da intitolarsi « Società generale d' imprese industriali negli Stati d' Italia » fu pubblicato nei 25 di settembre 1845 un inerente manifesto, ed anzitutto per cura di S. E. il principe di Canino presentato al congresso Scientifico Italiano in quell' epoca adunato in Napoli, nel qual manifesto si indicava in modo più esplicito essere lo scopo di tale impresa quello:

— di promuovere senza tutte abbracciarle ogni impresa industriale reputata utile; — di notabilmente diminuire le solite gravose spese d' impianto e di amministrazione; — di formare uomini atti a guidare le imprese industriali; — di impedire la rovina di coloro che incautamente si trovassero impegnati in imprese superiori alle loro forze; — di frenare l' agiotaggio; — di far cessare le gare di municipio pericolose al generale interesse; — di facilitare le trattative coi Governi; — di stare in giorno di tutte le nuove scoperte.

Questo concetto trovò in generale un' ottima accoglienza, ma non mancarono anche gli avversari, che null' altro sapendo opporre a sì onesto scopo, cercarono di screditarlo col chiamarlo una *Utopia* (1), come se un pensiero nobile e generoso, che in altre parti d' Europa già fu messo in pratica con favorevolissimo esito, potesse in Italia mancare di buona accoglienza!

Per esempio di quanto avvenne in altri Stati citeremo il Belgio, ove fino dal 1822 era stata creata una impresa col titolo di: « Société générale pour favoriser l' industrie nationale, » provveduta dal cospicuo capitale di 122 milioni di franchi, che fu di sì felici risultamenti, che non meno di 7 altre Società di circa eguale tendenza ed organizzazione tennero dietro in breve spazio di tempo a quella prima, e sono:

Nel 1828 *la Società del Lussemburgo — scopo* — ricerca di miniere; stabilimento di strade e canali; costruzione, vendita e noleggio di bastimenti ec. ec.

Nel 1835 *Società Nazionale — scopo* — formazione d' imprese utili; esportazione dei prodotti del suolo e dell' industria ec. ec.

Nel medesimo anno Società di Commercio — scopo — contribuzione al progresso ed all' estensione del commercio belgio.

Nel 1836 *Società di Capitalisti — scopo* — per offrire allo spirito d' associazione nuovi elementi di successo e di attirare i capitali alle imprese utili, e di dare vita a degli stabilimenti di beneficenza.

Nel 1836 *Società d' azioni riunite — scopo* — per procurare ai piccoli possidenti la possibilità di potersi interessare in imprese grandi industriali mediante cambio d' azioni ec. ec.

Nel medesimo anno Società d' industria Lussenburghese — scopo — per prestare agli industriosi i suoi capitali e creare delle manifatture.

Nel 1838 *Società di Commercio — scopo* — per favorire lo sviluppo del commercio e dell' industria col procurar lo smercio dei prodotti nazionali mediante anticipazione ec. ec.

(1) A proposito di utopie, ripeteremo qui le parole pronunziate dall' illustre Marchese Dragonetti all' occasione del banchetto dato al celebre Cobden: « I mali più deplorabili della civile convivenza debbono per avventura riferirsi alla neghittosa mollezza dei creduti prudenti, i quali col nome di utopia tolgono fede alle più alte e magnanime imprese. »

Principalmente avversi furono i monopolisti, che vedevano nel nuovo stabilimento un pericoloso nemico dei loro raggiri ed abusi, ed i pregiudicati.

Non pertanto il progetto fece ottimi sebbene lenti progressi, talchè un considerevole numero di promotori, scelti fra i più distinti individui d' ogni ceto di cittadini, si unì, scelse Firenze per sede centrale della impresa, formò e diede alla stampa uno Statuto Sociale, e mentre questo sottometteva alla sanzione superiore (dalla legge prescritta per ogni Società di carattere anonimo), apriva il protocollo delle soscrizioni, coll' intendimento di incominciare le sue operazioni tostochè le sottoscrizioni sarebbero giunte alla minima somma di dieci milioni di lire. Intanto le cure dei promotori erano dirette ad investigare li più utili impieghi per i fondi raccolti. Oggi la Società è giunta a tal punto, che fra pochi giorni potremo aspettarci l' invito alla prima adunanza generale degli azionisti, e da questa prometterci l' adozione di varie imprese state con maturità di giudizio studiate dai fondatori, fra le quali uno Stabilimento per la filatura e tessitura meccanica della canapa greggia nello Stato Pontificio.

Dopo questi pochi cenni speciali intorno alla nominata Società Generale d' imprese industriali italiane, aggiungeremo, che in Firenze essa è presieduta da S. E. il principe Carlo Poniatowsky in qualità di presidente del comitato di sorveglianza, — S. E. il consigliere di Stato conte G. Ginori vice-presidente del medesimo, — S. E. il march. Commendatore Cos. Ridolfi, aio di S. A. I. R. il principe ereditario; presidente della direzione, — S. E. il cav. D. Andrea dei principi Corsini, duca di Casigliano, vice-presidente della stessa: e che ci lusinghiamo di poter fra non molto annunziare una serie d' illustri nomi della nostra gran metropoli quali rappresentanti di sì bella istituzione, più di uno essendosi già dichiarato a ciò consenziente.

Questa Società dunque, dalla quale abbiamo fondate ragioni di prometterci le più benefiche conseguenze anche per lo Stato Pontificio, ha intromesso il proprio ufficio per togliere lo scandalo e le funeste conseguenze economiche che l' agiotaggio aveva provocato nelle imprese di strade ferrate toscane. Essendo questo un tema speciale della *Locomotiva*, speriamo di essere compatiti se a tale proposito ci permettiamo di entrare in dettaglio.

Aveva il Governo Toscano opposto troppo scarso freno ai raggiri degli agiotatori, talchè le concessioni delle vie ferrate di troppo si moltiplicarono in quello Stato, e furono determinate piuttosto nel senso di coloro che bramavano specolare sull' agiotaggio che di quelli che cercavano un ben combinato sistema generale. In poco tempo si videro delle concessioni per circa 400 miglia romane di vie ferrate; quantità certamente fuori di proporzione colla estensione e popolazione di quel paese.

Il rapporto suo colla superficie era di 1 sopra 33; colla popolazione come 1 sopra 2800, in un tempo che nei seguenti Stati è:

Belgio	di	1: 52	1:	7600
Inghilterra	di	1: 86	1:	7400
Germania	di	1: 360	1:	20000
Francia	di	1: 536	1:	74000

Ciò che più di tutto eccitava la pubblica disapprovazione si era, che con cotesta concessione venivano formate due linee concorrenti per il confine romano (per non dire tre contando quella per Siena) cioè una via per Grosseto, e l' altra per Arezzo; e due pure erano le linee tra Firenze e Livorno, senza che in quanto alle prime avesse preceduto alcuna intelligenza col Governo Pontificio, e mentre la doppia concessione per Livorno creava un' evidente conflitto.

Le conseguenze di questa mancanza di un sistema regolatore non si fecero attendere lungamente quando il primo entusiasmo ebbe dato luogo alle più mature riflessioni, e più di una delle compagnie concessionate si trovarono all' orlo del fallimento: senonchè sperando dal Granduca una giusta considerazione della loro cattiva posizione, gli Azionisti della via di Grosseto ebbero ricorso al trono per chiedere il permesso di potere liquidare l' impresa. Fu ricusata la domanda, e da quel momento le più vili passioni s' impossessarono dell' argomento, e videsi ciò che non si sarebbe mai dovuto vedere in un paese civilizzato.

Questo fu il momento in cui per salvare gli interessi generali, e reprimere le conseguenze del mal esempio, la Società Generale d' imprese industriali italiane intervenne col suo progetto di conciliazione. Essa argomentava come segue:

La Toscana ha bisogno di strada ferrata tra Firenze e Livorno, con braccio per Siena, — tra Firenze e Roma, — tra Firenze e Bologna — ed allacciamenti per Pistoia, per Val d'Arno superiore, e per il Mugello. Mediante un sistema semplicissimo si potrebbe raggiungere questo scopo; epperò col prolungare l' attual via ferrata di Livorno-Firenze lungo l' Arno sino ad Arezzo, e da ivi per le Chiane al confine Pontificio presso Chiusi, coll' aggiungere a tal prolungamento un braccio di via ferrata che da Pontassieve per il Mugello mettesse al piede dell' Appennino, e da ivi per Firenzola al confine Pontificio in capo alla Valle del Santerno.

Il capitale di lire 37,000,000 bastando per compiere questo sistema, le sole 44,000 azioni state emesse per li due progetti di Grosseto e Porretta presenterebbero già un eccesso di capitale.

Per ciò, e per facilitare agli acquirenti di coteste 44,000 azioni emesse la desiderata liquidazione, la Società conciliatrice proponeva:

1° Di ridurre le suddette 44 mila azioni dall' attuale valore nominale di lire mille a quello di cinquecento per cadauna, onde rappresentassero un capitale di Lire 22,000,000

2° Di compiere l' intiero capitale occorrente di 37 milioni coll' emettere altre trentamila azioni del medesimo valore nominale di lire cinquecento L. 15,000,000 dando alle compagnie di Arezzo la preferenza al loro acquisto, contro pronto sborso di L. 100 per cadauna onde parificarle coi possidenti delle prime 44 mila azioni che pure hanno versato altrettanto.

Questa combinazione avrebbe dato il capitale necessario di L. 37,000,000

ed aggiunte alle L. 4,400,000 oziose, in deposito presso il Governo, altre lire 3,000,000, si avrebbero subito in tutto L. 7,400,000 a disposizione dell' impresa informata quale prodotto dei primi $^2/_{10}$; somma sufficiente per tre anni di lavori, durante il quale tempo non sarebbe occorso altro versamento.

Per viamaggiormente facilitare la combinazione, la Società conciliatrice offeriva inoltre agli azionisti:

1° Di volere essa medesima intervenire nell' acquisto di tutte quelle azioni per le quali le attuali compagnie d' Arezzo non avessero voluto fare uso del diritto di preferenza stato riservato per esse.

2° Di volere concedere agli attuali azionisti di Grosseto e della Porretta il diritto di potere limitare la futura loro interessenza alle sole lire 100 per azioni da essi state versate fino ad ora, accettando essi un capitale equivalente del versato in tante azioni integrali, sia della impresa di strade ferrate riformata, sia della Società Generale Industriale, a propria loro scelta.

3° Di volere acquistare, se meglio piacerà ai rispettivi azionisti, le azioni di Grosseto e Porretta *alla pari* contro pagamento in contanti in 10 annue rate da L. 10 per cadauna, interesse compreso; oppure *al corso del* 95 per $^0/_0$ contro pronti $^2/_3$ in contante ed $^1/_3$ in azioni della Società Generale Industriale.

Perchè anche la linea di Siena fosse compresa in questa riforma, si proponeva per essa l' emissione di tal numero di nuove azioni che possa bastare per costruire due allacciamenti, di cui uno da Siena per l' Ombrone a Grosseto, e l' altro da Siena all' incontro della linea di Arezzo-Chiusi. La Società conciliatrice si voleva impegnare di assumere la fornitura dell' armatura di ferro per questi due allacciamenti, prendendo in pagamento delle effettive azioni in luogo di contante per la metà dell' intiero ammontare. Le conseguenze di questo progetto di riforma consistevano:

Nel convertire in una linea per Arezzo l'attuale di Grosseto destinata ad operare la congiunzione Toscano-Pontificia per Roma:

Nell'abbandonare affatto la via della Porretta per sostituire un ramo da Pontassieve a Firenzuola-Confine, all'oggetto di ottenere la congiunzione Toscano-Pontificia per Bologna, via d'Imola ec.

Conoscendosi ora l'intenzione del Governo Pontificio, manifestata nella Notificazione segretariale del 7 novembre prossimo passato, di volere costruire una grande linea di via ferrata da Roma a Bologna per Ancona, si vede chiaramente che un tale sistema non chiederebbe che poche altre miglia di strada laterale per allacciare dal lato Pontificio li due confini toscani di Chiusi e Firenzuola, in tutto miglia 30, mentre la congiunzione per le Maremme e la Porretta ne esigeva 70.

Ognuno vede dunque che il Governo Pontificio non troverà del suo interesse di rivolgersi alla linea, d'altronde sterilissima di commercio, di 70 miglia di lunghezza per operare la sua congiunzione colla Toscana, quando può raggiungere lo stesso importante scopo con sole 30 miglia di nuova costruzione!

Dal canto suo la Toscana cogli attuali progetti di Grosseto e della Porretta dovrebbe costruire 140 miglia di strada di un costo di 44 milioni di lire, in un tempo che il progetto riformato col solo braccio di Firenzuola, da aggiungersi al già esistente progetto di Arezzo-Chiusi, della lunghezza di 40 miglia e costo di 12 milioni, produrrebbe, ed in modo assai migliore, il medesimo effetto; aggiungerebbe inoltre al risparmio di 32 milioni di capitale la sostituzione di una linea che (il Mugello incluso) ha una popolazione di 450,000 abitanti, in luogo di quelle desertissime delle Maremme e dell'Appennino!

Chiuderemo dunque il già troppo lungo articolo col ripetere la domanda inserita nel n. 6 della *Locomotiva*, parendoci opportuno assai l'attuale momento per dare mano al proposto piano di riforma, il quale, col togliere le disarmonie e le collisioni esistenti fra le varie strade ferrate state concessionate in Toscana, ci offre il mezzo di potere operare l'importantissima nostra congiunzione con quello Stato mediante semplice aggiunta di due piccoli bracci laterali da 15 miglia circa per cadauno (da Perugia, e da Imola) alla gran linea di Roma-Bologna per Ancona! *X.*

Notizie diverse

La Santità di N. S. si è degnata sanzionare, con dispaccio della Segreteria di Stato del 4 marzo corrente, l'*Organizzazione del pontificio Istituto agrario e di incoraggimento.* In un prossimo numero faremo noti ai nostri Associati i capitolati di detto Istituto, che l'abbondanza delle materie non ci permette di pubblicare in questo numero.

— Si è reso pubblico il Capitolato di appalto per una parziale illuminazione a gas nella città di Roma, per servire di norma a chi volesse concorrervi.

Le strade e piazze da illuminarsi a gas nella città di Roma saranno le seguenti:

1° Tutte quelle che si percorrono procedendo dal palazzo pontificio del Quirinale all'altro del Vaticano, per la piazza de' Santi XII Apostoli, e per la via Papale, comprese le due grandi piazze estreme e tutte le intermedie, niuna eccettuata.

2° La via del Corso, dalla piazza del Popolo a quella di Venezia, entrambe inclusive, e comprese tutte le altre piazze intermedie.

3° La via del Babuino sino al palazzo di Propaganda, compresa la piazza di Spagna.

4° La via di Ripetta sino a tutta la piazza di S. Luigi de' Francesi, aggiuntavi anche la piazza Madama, o sia del Governo.

5° Tutte le strade che in linea quasi retta conducono dalla piazza di Spagna a quella del ponte sant'Angelo per via Condotti, via della Fontanella di Borghese, piazza del Clementino, via di Monte Brianzo ec.

La durata del contratto non potrà eccedere il lasso di anni 25. Gli oblatori nelle loro offerte potranno stabilire una durata inferiore.

— *Navigazione aerea.* — Leggesi nel *Journal des Chemins de fer:* « L'invenzione di Van Hecke, conosciuta sotto il nome di *nuovo sistema di locomozione aerea*, ebbe un rapporto favorevole dall'accademia delle Scienze. Sembra il sig. Van Hecke aver trovato un punto d'appoggio nell'aria: nè vi vorrebbe altro, per mettere a prova il sistema, che danaro e l'ordinario meccanismo. Noi auguriamo all'inventore una soluzione favorevole di quest'ultima parte del problema. »

Noi ora aggiungeremo alcune parole, che non ci sembrano disutili a sapersi.

Sono più di dieci anni che in Roma un reputato artista, il sig. Antonio Moretti, ideò un apparecchio per mezzo del quale poteva produrre in aria un punto di appoggio, prendendo quella direzione che avesse voluto sotto certe condizioni sfavorevoli di vento, ma dentro certi limiti.

Comunicò le sue idee ad alcuni suoi amici, che non osarono condannarle. Quindi sempre più intendendo a migliorare il sistema, fece delle utili modificazioni, che sembravano ben intese e atte maggiormente a risolvere il problema. Si sarebbe l'artista volentieri accinto alla costruzione di un modello; ma il sistema pare non comportarlo, basandosi esso sul globo che deve notare nello spazio: per lo che l'esperimento esigerebbe una non lieve somma di danaro, onde portarlo a fine in grande scala. Avrebbe voluto tentare col calcolo di dimostrarne la possibilità. Ma si potrebbero mai accozzare di quello elementi che portassero ad un risultato, se le resistenze non possono apprezzarsi al punto di formolarle col resto dei dati, che in parte non sarebbero che approssimativi? In questo caso non resterebbe che una descrizione; ma fin qui l'inventore crede di farne un segreto.

Ove l'invenzione di Van Hecke abbia relazione a quella del Moretti, i quattro o cinque amici, in parte pubblici professori di scienze rispettabilissimi, sono pronti a deporre in suo favore, ed attestare la verità.

— Gli esperimenti sul viadotto di *Malaunay*, *Barentin* e *Mineville* (cammino di ferro dello Havre) dovevano esser terminati col primo di marzo.

Ecco in che consistevano. Due convogli, composti di 25 carri (*wagons*) ciascuno, occupanti le due carreggiate della strada, e scorrenti sulla stessa direzione e con la stessa celerità, ora accelerata, ora rallentata, han dovuto percorrere 200 volte le diverse opere d'arte.

Il peso del convoglio era:

2 locomotive co' loro carri da carbone ed acqua	Tonnell.	46
Peso di 25 carri a 5,000 chilogr.	»	125
25 carri vuoti	»	65
		236
Secondo convoglio.	»	236
Totale in tonnellate		472

— Dalle officine di Lowca presso di Whitehaven è stata mandata sopra una strada ferrata del Belgio una locomotiva costrutta da Tulk e Ley, modellata sul sistema di Crampton.

Questa macchina è destinata alle linee che hanno piccola larghezza di carreggiata, con ruote motrici di 2 m. 40. Il centro di gravità di queste macchine è posto assai più basso dell'ordinario. Per ciò rimane attenuata di molto la vibrazione e il moto d'oscillazione. Si possono applicare quattro, sei o otto ruote a tal genere di locomotiva, senza il minimo inconveniente.

— La riunione annuale della compagnia *del Sistema atmosferico di Hallette* si effettuò a Londra il primo febbraio, sotto la presidenza di John Brightman. Il sig. Thomas ha letto il rapporto degli amministratori, che diceva aver essi fatto il possibile per vendere il loro brevetto, e che ancora non avevano potuto trattare con alcuna compagnia. Ora però sembrano in trattative.

— Si è estratto dalla cava di Santa Carolina, appartenente alla compagnia Rothschild, un pezzo di carbon fossile del peso straordinario di 2,500 chilog., il che ha eccitato un vivo interesse fra le Società scientifiche. La compagnia vuol provare di mandarlo intero a Parigi per depositarlo nel Museo reale di geologia.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 5 Marzo 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	35	Genova . . .	18	36
Livorno. . .	15	70	Londra . . .	463	—
Firenze . . .	15	70	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	40	Augusta . .	46	90
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 3/4
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	94
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	174 1/4
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 5/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110 1/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		94
— — Amburgo	150	*Nuova*		100 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	109 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	89
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	196
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	150
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	123 3/4
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1050
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		370
— — — (sinistra)	11	*francesi si regola sul*		235
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		1281 25
— — Rouen	86	*Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo*		872 50
— — Lyon	»			495
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		470
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		635
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		542
Strasbourg — Basilea	90			240
Bordeaux — Cette	»			»

L'EDUCATORE

GIORNALE

DIRETTO DAI SACERDOTI

DOMENICO ZANELLI E STEFANO CICCOLINI

Di questo nuovo Periodico, che esamina la educazione sotto li rapporti religiosi, morali, scientifici e letterarii, sono già pubblicati dieci Numeri in-4° a due colonne.

Nel Sabato di ciascuna settimana se ne pubblica uno.

Il prezzo per un anno è di sc. 2 per Roma e per lo Stato; di sc. 2 40 per l'estero. La posta è franca.

Chi ama associarsi potrà scrivere direttamente al Sig. *Vincenzo Lucangeli*, Editore, al palazzo Poli a Roma.

Si ricevono pure le Associazioni da tutti i Direttori delle Poste Pontificie: a *Bologna*, da Marsigli e Rocchi, Librai sotto il portico del Pavaglione; a *Firenze*, dal Sig. Pietro Ducci, Libraio a piazza S. Firenze; a *Modena*, nella Direzione della *Gazzetta*.

SOCIETA' ROMANA DELLE MINIERE DI FERRO

TUBI DI FERRO FUSO

ATTI ALL'INCANALAMENTO DELLE ACQUE DEI TETTI

Per secondare le benefiche mire del Governo, pubblicate colla Notificazione del 1° corrente di S. E. Rma il Sig. Card. Massimo Presidente della Congregazione delle Acque e Strade, la Società Romana ha fatto depositare presso la Fonderia al Vaticano una quantità considerevole di tubi di ghisa, ossia ferro fuso, atti all'incanalamento delle acque dei tetti, ed ha disposto che si dia opera alla costruzione di altro considerevole numero di essi all'uopo di esaurire ogni richiesta. In questa circostanza e per tal specie di lavori, ha praticato una riduzione sui prezzi attualmente in vigore, cosicchè essi tubi si venderanno al prezzo di scudi trenta il migliaro, ricevuti dal magazzino, e di scudi trentacinque il migliaro collocati in opera al posto.

Per tubi di misura e forma straordinaria si riceveranno le ordinazioni.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

18 MARZO 1847. ANNO PRIMO. — N° 9.

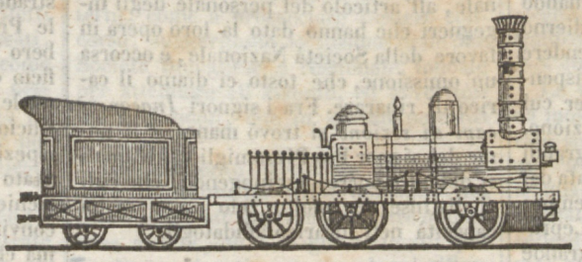
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio.* — *Errata corrige.* — *Strada ferrata Pia-Cassia.* — *Intorno alle concessioni delle vie ferrate pontificie.* — *Altre considerazioni d'opportunità, rispetto all'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontificii, dettate sì nell'interesse dei medesimi che dell'intera penisola* (Conte Ilarione Petitti). — *Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo* (*continuazione*) (Giuseppe De-Vincenzi). — Strade ferrate estere. — *Prima prova fatta in Francia di trasporto di cavalleria sulla* ferrata, *considerandola linea di operazioni militari* (Cam. Ravioli). — Notizie diverse. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio.

Allorquando si tratta della istituzione di nuove e grandi opere, bisogna prima di tutto mostrarne la possibilità e l'utilità. In tal caso occorrendo due diverse dimostrazioni, dirette però ad una conclusione unica e complessiva, è sempre opportuno di associare la scienza dell'ingegnere alla economia pubblica. Pur tuttavia avendoci imposto questa Presidenza centrale di astenerci dall'esporre la seconda di dette dimostrazioni, non recherà meraviglia, se nella presente relazione limiteremo le nostre investigazioni sulle strade ferrate dello Stato Pontificio a ciò soltanto, che può specialmente riferirsi alla loro particolare struttura.

E qui crediamo primieramente di dover avvertire, che la zona di suolo sulla quale voglionsi tracciare le suddette strade, essendo già stata prescelta colla sapientissima Notificazione 7 novembre 1846 dalla Suprema Segreteria di Stato, ci siamo fatti un dovere in tutte le nostre esplorazioni, nelle operazioni tecniche e nei piani che si presentano, di contenerci rigorosamente nei limiti per essa stabiliti dalla autorità superiore.

Osserveremo soltanto, che la parte transapennina, corrispondente presso a poco alla metà di tutta la lunghezza di detta zona, che dopo il valico della grande barriera segue l'alveo del fiume Potenza, quindi il littorale adriatico sino a Rimini, dopo di che si tiene sempre presso la Flaminia e l'Emilia sino a Bologna, presenta ovunque un terreno generalmente pianneggiante, esente da difficoltà per la costruzione economica di una via ferrata, tranne all'incontro del Monte Conero, ad Ancona ed a Pesaro, dove le opere che servono al passaggio di quelle località, saranno alquanto difficili e dispendiose; fortunatamente però si limitano esse a pochi e brevissimi tratti.

Non può peraltro dirsi lo stesso della parte di zona cis-apennina, dove gravi difficoltà emergono, e che per superarle occorre il sussidio di ardite opere di arte e di spese ingenti per eseguirle. In fatti le circostanze geologiche del tratto di paese dall'Apennino al fiume Liri mostrano, che, oltre le prime considerevoli catene de' monti, altre se ne formarono nelle vallate per successive eruzioni vulcaniche e nettuniche, le quali aumentarono per ogni verso la irregolarità della superficie del terreno, e la intersecarono più o meno in maniera, che quelle complicate catene di monti e di colline, interrotte soltanto dal fiume Tevere, non lasciano, ad eccezione di questo, che pochissimi tratti naturalmente disposti per una traccia di strada ferrata rigorosamente economica.

Coerenti al nostro assunto, come abbiamo premesso, non ci estenderemo nella presente Relazione in oggetti di pubblica economia relativamente all'opera della quale si tratta; non vogliamo ommettere per altro di additarla con brevi cenni come mezzo di pubblica e nazionale utilità.

Lo Stato Pontificio, posto nell'Italia centrale, può aspirare per la sua posizione, più di ogni altro Stato della penisola, a vantaggi generali di una nuova influenza commerciale, specialmente qualora si porti la valigia ad uno degli scali della bassa Italia, come Otranto, Taranto, o Brindisi; ovvero dell'Italia centrale, come Ancona, per dirigerla colle vie ferrate al di là delle Alpi al Reno e quindi ad Anversa e Ostenda. Ma oltre a simili vantaggi generali, già da altri avvertiti, derivanti da nuove combinazioni, molti particolari dobbiamo attenderne, come ci accingeremo ben tosto a provare.

Se si getta uno sguardo sulla mappa dello Stato Pontificio, è facile avvedersi che, mentre esso si estende soverchiamente in lunghezza, presenta poi pochissima latitudine. Di fatti partendo da Castel-Franco sino al confine napoletano, misurato per la strada postale, è lungo miglia 380 circa, mentre pel traverso varia in larghezza tra le miglia 75 e le 27. Fiancheggiato dall'Adriatico a levante per miglia 214 tra il Tronto e il Po; dal Mediterraneo a ponente per mig. 160 tra le Graticciare e Terracina, viene poi limitato nel restante dallo Stato Toscano da un lato, dal Regno di Napoli dall'altro, e superiormente dai Dominii Estensi e Lombardo-Austriaci. Sulla sua costa adriatica esistono dieci porti, fra i quali primeggia quello di Ancona, come scalo, può dirsi, del Levante. La spiaggia mediterranea ne ha quattro, fra i quali due interessanti il commercio; Civitavecchia cioè e Porto d'Anzio: il primo per l'odierna sua attività, il secondo per le speranze che si fondano nel suo risorgimento. Il Reno, il Tevere, il canale navigabile di Bologna, il Naviglio di Faenza, il Corsini di Ravenna, quelli delle Paludi Pontine intersecano lo Stato in diversi punti, ma sempre di traverso e parzialmente.

Nessuna via di comunicazione veramente economica corre lungo lo Stato Pontificio, il quale d'altronde su questo senso è estremamente esteso. La strada postale lungh'esso, per le disagevoli e spesse sue salite, riesce tutt'altro che economica. Per recarsi sulla medesima dall'una all'altra estremità, occorrono a' viaggiatori, anche con mezzi spediti, almeno otto giorni, ed altrettanti per ritornare. Il prezzo di trasporto dei prodotti assorbe poi ogni loro valore, segnatamente quando presentano molto volume e non sono di gran pregio. Manca dunque attualmente quasi ogni mezzo con cui potere esercitare con vantaggio la circolazione interna delle persone e delle cose fra le

diverse regioni dello Stato. Dalla quale mancanza ne avviene danno a coloro che scarseggiano di derrate, e danno egualmente a quelli che ne sono soprabbondantemente provveduti; non tornando conto nè meno a questi, nell' odierno stato delle comunicazioni, d'intraprendere viaggi soverchiamente lunghi e dispendiosi per cambiarle o esitarle: per cui inviliscono sul luogo stesso di produzione.

La strada ferrata da costruirsi a grandi velocità sulla zona di suolo designata dal Governo, scorrendo per il lungo e sempre in mezzo allo Stato da Bologna a Ceprano, farà svanire, per dir così, la grande distanza che esiste tra i suoi estremi; e agevolando, secondo la propria istituzione, i trasporti d'ogni genere con sensibilissima economia di tempo e di spesa, renderà possibile e spedito quel traffico e quella generale circolazione interna de' prodotti e delle persone, cui sino ad ora materiali circostanze si oppongono con discapito, anzi colla totale rovina della nostra industria agricola, commerciale, e manifatturiera.

A ben comprendere la forza di queste ragioni, deve considerarsi, che il costo de' trasporti, secondo i principii esposti da Hartmann nel suo *Manuale delle Strade ferrate* e le *Lezioni* di Minard, risulta circa sette volte minore per le strade ferrate che nelle strade comuni; e che quest' immenso vantaggio verificandosi su tutta la estensione della suddetta nuova strada, la quale passando a guisa di asse per mezzo ai luoghi più popolosi, più ricchi, più fertili, dove esistono le maggiori industrie del Bolognese, dell' Emilia, delle Marche, dell' Umbria, della Comarca, di Campagna e Marittima, e collegandosi ed allacciando ben anche le vie trasversali rotabili o navigabili, provenienti da quattordici porti, dagli sbocchi dell' Alpi, e da tante città e luoghi cospicui al di là della linea ferrata, diverrà essa il recapito, il convegno, il centro del movimento commerciale interno, coll' esterno dello Stato; d' onde in somma si potrà con estrema facilità, sollecitudine, ed economia ottenere tutto quello che abbisogna, e spedire tutto quello che può essere superfluo dall' uno all' altro punto dello Stato, con reciproco vantaggio de' produttori, de' consumatori, de' commercianti, ed in generale della nazione.

Oltre di che, questa celere via, la quale andrà a congiungere una capitale come Roma ricca, popolosa, insigne per monumenti di arte, con Bologna città considerevolissima, sede di una celebre università ed assai frequentata; punto di comunicazione coll' alta e bassa Italia e con la Toscana, porgerà ben anco l' occasione ai sudditi pontificii di ogni classe di avvicinarsi fra di loro, e servirà di strumento per diffondere fra di essi il comune patrimonio di civilizzazione, di scienze, di lettere, di arti e di concordia.

(*Sarà continuato.*)

Errata corrige.

Nel numero precedente di questo giornale, all' articolo del personale degli Ingegneri che hanno dato la loro opera in favore della Società Nazionale, è occorsa un' omissione, che tosto ci diamo il carico di riparare. Fra i signori *Ingegneri capi di sezione* si trovò mancare il nome del signor Pio Pizzamiglio, fra' quali si debbe riporre, aggiungendo, che egli si distinse per molto zelo e per molta capacità nell' incarico affidatogli.

Strada ferrata Pia-Cassia.

Alcuni giorni or sono Sua Santità ha ricevuto la deputazione delle Provincie Etrusco-romane, composta di monsignor Orfei commendatore di S. Spirito, di monsignor Piccolomini cameriere segreto di N. S. e del signor marchese Gualterio deputati di Orvieto, dei sigg. principe di Canino, duca di Bracciano deputati di Viterbo e città della Pieve, del signor Pietro Bocci promotore, del sig. cav. A. Gori Pannilini di Siena deputato del consiglio della strada centrale toscana, e del signor march. Potenziani deputato dei comitati estrusco-romani, ed agente generale dei medesimi.

L' oggetto della deputazione è stato di supplicare la S. S. si degnasse di concedere alle suddette provincie di costruire una strada ferrata, che, partendo da Roma per Viterbo, la valle del Tevere, quella del fiume Paglia sotto Orvieto, continuando per le chiane pontificie, andrebbe a riunirsi sotto città della Pieve al confine Toscano in Chiusi. Questa linea parallela al Mediterraneo, che ci congiungerebbe in Chiusi colla strada ferrata centrale Toscana, è la linea ferrata principale dalla parte del mar Tirreno, ed è di essenziale importanza per tutte le provincie Pontificie, che ne sono bagnate, non che per l' intera penisola italiana. L' interesse generale di queste richiede che vi siano due grandi linee che la percorrano, una di là dai monti parallelamente all' Adriatico, e l' altra al Mediterraneo di qua dai monti, le quali due linee parallele dovranno essere messe in comunicazione col mezzo di quelle vie ferrate, che traversando l'Appennino andranno da un mare all' altro: questo sistema di strade ferrate è riconosciuto universalmente come quello che, seguendo la natura, e giacitura della penisola, è richiamato dall' interesse di tutti gli Stati d' Italia e particolarmente da quello Pontificio. Le suddette strade ferrate devono formare i rami principali della rete di ferro, la quale, arricchita dal concorso dell' altre strade ferrate subalterne che si uniranno nei punti utili cogli Stati a noi limitrofi, vivificherà il nostro Stato dando attività al commercio ed all' industria. E l' uno e l' altro tanto più fioriranno, quanto meno comunicazioni utili saranno trascurate fra quelle che devono unirci ai nostri vicini. Senza la sudetta linea parallela al Mediterraneo la rete delle nostre strade ferrate riuscirebbe incompleta, e le Provincie etrusco-romane rimarrebbero tagliate fuori, e private del beneficio delle comunicazioni di cui godranno le altre Provincie dello Stato Pontificio. Oltre la prova che dà la semplice ispezione sulla carta geografica dello Stato dell' utilità, e della necessità della richiesta grande linea, ve n' è una più convincente, cioè quella importantissima che son pronti tutti i fondi occorrenti per la costruzione.

Sua Santità ha accolta la deputazione con quella grandissima sua bontà, e dopo aver graziosamente ascoltate le cose che in favore della richiesta via ferrata sono state esposte dai suddetti deputati, e dal march. Potenziani deputato ed agente generale, li ha fatti sicuri nei modi i più benigni, e lusinghevoli, che la domanda di quelle popolazioni sarà presa in considerazione, e che nell' esame della medesima il Governo suo porrà una diligente sollecitudine. In seguito di che la deputazione lieta, e piena di gratitudine verso l' ottimo principe, si è portata ad officiare l' eminentissimo segretario di Stato signor card. Gizzi, il quale significò che avrebbe rimesso l' istanza alla Commissione delle strade ferrate.

(*Estratto dal* Contemporaneo.)

Intorno alle concessioni delle vie ferrate Pontificie.

Dapoichè la sovrana clemenza ed antiveggenza ebbe dato libero il campo alle discussioni, agli studii ed alle associazioni relative ad uno dei più importanti argomenti della pubblica economia, a quello cioè risguardante le strade ferrate, moltissime voci si sono fra di noi fatte vive per giudicare di questo argomento, quale con maggiore, quale con minore cognizione di causa; pochissime appoggiate alla propria esperienza.

Lodiamo in questo fatto l'ottimo spirito ed interessamento nazionale, la retta, quindi plausibilissima intenzione che ha sicuramente predominato nella maggior parte di queste voci; ma ci sembra in pari tempo che non tutti i consigli stati dati ai governanti ed ai governati abbiano favorita e promossa la causa principale, e sembraci altresì che in complesso il gran numero di suggerimenti stati sparsi nel pubblico, le cautele senza fine che si vanno raccomandando, i dubbii alimentati continuamente, li timori intorno a scarseggiante prodotto od esuberante costo, le sentenze di morte pronunciate contro taluna delle nostre linee, tutti questi ingrandimenti delle difficoltà, già per loro natura abbastanza imponenti, siano per avventura cose che, anzichè alla costruzione

delle vie ferrate, debbano condurci all'effetto diametralmente opposto.

Non condanniamo certamente li buoni consigli, non biasimiamo coloro che sono infaticabili nell'informarci dei difetti che l'esperienza ha altrove appalesati, onde siano fra di noi evitati; ma come ad ogni umana cosa è interdetta la perfezione, il pretenderla in argomento da scarso numero di anni soggetta alle nostre investigazioni, sembraci richiesta troppo severa, ed intempestiva.

Tutte le persone assennate convengono che la costruzione delle vie ferrate fra di noi sia cosa di preponderante utilità pubblica, e di stringente necessità la prontissima loro effettuazione, onde sia richiamata alla circolazione quantità di numerario più proporzionata ai bisogni della massa del popolo, straordinariamente ingranditi dalla penuria, e dalla carestia del momento. Ciò posto, il primo e principal dovere nostro sarà quello di eliminare le difficoltà che vi si oppongono. Due principali provvedimenti basterebbero per garantirci in ragionevole modo contro tutti quei difetti massimi e minimi, che quasi quale spauracchio l'eccessiva prudenza ci mette in prospetto. E questi due provvedimenti sono:

1° Un ben ragionato capitolato di concessione;

2° La scelta di amministratori onesti, attivi ed intelligenti.

Mediante questi due provvedimenti avremo la certezza di vedere le nostre vie ferrate nel loro nascere portate a quel grado di perfezione che poterono fino ad ora altrove acquistare a prezzo di lunghe e carissime esperienze; non si dovranno temere collisioni fra governo ed impresa, perchè l'onestà, l'attività e l'intelligenza, che supponiamo negli amministratori, sapranno schivare ogni contrasto, e garantiranno gli interessi dello Stato come quelli degli azionisti.

Non vediamo molta difficoltà nell'adottamento del primo fra i due citati provvedimenti, perchè il copioso numero di capitolati governativi che abbiamo sott'occhio ci permette di fare nostre le più savie misure conosciute in pratica, e suggerite dalla esperienza, e più di questo non si può ragionevolmente pretendere. In quanto al secondo, ci sia permesso di entrare in qualche dettaglio.

X.

(*Sarà continuato.*)

Altre considerazioni d'opportunità, rispetto all'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontificii, dettate sì nell'interesse dei medesimi che dell'intera penisola.

In alcune precedenti scritture, inspirati da rette intenzioni e dalla costante premura che abbiamo per tutto quanto interessa la comune patria italiana, corrispondendo ad onorevoli incitamenti, noi studiammo le speciali condizioni degli Stati Pontificii rispetto all'ideato ordinamento delle vie ferrate, che potrebb'essere conveniente d'aprire in essi.

Esposti que' consigli, che meglio ci parvero atti ad impiegare li mezzi interni, come a procacciare l'estero concorso, suggerimmo la fusione delle due Società Bolognese e Nazionale, fondate per attendere all'assunto, ed avvertimmo a' pericoli, che in questo poteansi incontrare.

Nel momento in cui sta per deliberarsi dall'autorità sulle domande dei concorrenti all'impresa, ne pare opportuno ancora, oltre al già detto sui pericoli preallegati, esporre alcuni riflessi sulle circostanze speciali dell'attuale traffico e giro de' capitali; perocchè noi reputiamo indispensabile procedere con gran cautela nel ricercar quelli occorrenti all'uopo, onde scansare il pericolo di fallire interamente il divisato assunto.

Per coloro che tengon d'occhio alle vicende del commercio, non occorre grande studio a comprendere, che l'abuso fatto delle speculazioni di credito; le illusioni generate dall'avidità di lucro, e dal furore del gioco, che n'è la conseguenza; l'erroneo giudicio per cui si credettero ottime imprese alcune pessime all'opposto in realtà; ed una illimitata fiducia ne' mezzi, ch'erano ben lontani dall'esser atti all'opera, furono tante cause, ond'è derivata la presente innegabil crise del traffico de' capitali.

Questa crise è aggravata ancora dalla carestia quasi universale, che affligge l'Europa, perchè fa esportare dalle contrade, ove imperversa siffatto terribile infortunio, una ingentissima copia di danaro suonante, e non di merci, dacchè gli errori del sistema proibitivo resero viepiù difficili gli scambii di merci e derrate tra i vari popoli; (1) questa crise ha fatto in certo modo sparire dalla circolazione innumerevoli capitali, i quali benchè in sostanza più fittizi che reali, nullameno, pochi mesi prima, alimentavano tuttavia la produzione, e l'accrescevano. Perocchè capitali consunti possono dirsi i ridotti valori delle azioni di strade ferrate (da 500 salite oltre al 900, per cadere di nuovo appena ai 600), come sono capitali consunti il decadimento delle cedole di pubblico debito. — Questa crise, in fine, non solo produsse le accennate riduzioni, ma fece sottrarre ancora dalla circolazione, epperciò volse, alla riproduzione, tutti que' capitali, li cui timidi possessori preferiscono servarli nello scrigno, e tenerveli inoperosi, perciò infruttiferi, anzicchè esporli al pericolo di vederli, nel traffico impiegati, ridursi essi pure, fors'anche annientarsi del tutto.

Le vicende corse da alcuni anni in poi da moltissime speculazioni di strade ferrate son troppo note, perchè occorra di qui ricordarle, e molte ve n'ha tra esse, le quali, or fa appena un anno, erano riputate, come s'è detto, un affare eccellente, che ai dì nostri tengonsi pessime; onde nasce l'assoluto discredito di quelle imprese, le quali finite, appena possono reggersi nel proprio esercizio: cominciate soltanto, difficilmente possono continuare e mandarsi a termine, a tal che se non torna interamente fallito lo scopo principale d'esse, son quelle per lo meno in gravissimo pericolo di rovina.

Quando s'avverte a così fatta pur innegabile condizione di cose, molto critica in vero, e vedonsi, malgrado la medesima, uomini così avventati da voler persistere nelle speculazioni evidentemente pericolose, da essi proposte, continuando ad affermarle possibili, perchè buone, . . . corre tosto alla mente de' savi e prudenti, i quali vogliono rettamente giudicarne, il dubbio, che gli speculatori sudetti, o siano uomini meritevoli d'interdizione, perchè dementi, ed a qualunque negozio inetti; ovvero, com'è più probabile, ch'essi, da mal fine inspirati, vogliano accalappiare ancora altri incauti, i quali avessero fiducia nelle fole da costoro spacciate, a segno d'affidar loro i propri capitali.

Coloro, che noi conosciamo tra gli speculatori degli Stati Pontificii, e che speriamo possano ottenere le addimandate concessioni, a nessuna di codeste due classi di persone certo appartengono. Ragionevoli, onesti e prudenti, essi aspirano bensì alla speculazione in discorso, ma sol vogliono cimentarvisi col fine più che lecito di ritrarne un onesto lucro, il quale sia frutto adequato de'capitali sì propri, che altrui, da impiegarsi nell'impresa. Contemporaneamente hanno essi il patriotico scopo di collegare, mercè delle linee pontificie, le vie ferrate dell'Italia superiore a quelle della bassa Italia, ossia del regno di Napoli. Conosciam pure, è vero, alcuni speculatori, altrove accennati quali avvoltoi, che vorrebbero far buona messe di premi, avviando allo sfrenato agiotaggio, il quale rovina i creduli, e tanti capitali consuma; ma costoro, noi speriamo, non otterranno, or che si fecero francamente conoscere, concessione alcuna, e torneran scornati là d'onde vennero; e cederanno il luogo ai prudenti ed onesti, quanto previdenti ed accorti. Per codestoro soltanto noi scriviamo; agli altri ci manteniamo sempre nel fermo proposito di muover loro acerba inesorabil guerra. A quelli uomini onesti e prudenti sono adunque sempre indirizzate le povere

(1) In un recente discorso pronunciato alla camera dei Comuni inglese dal Cancelliere dello Schacchiere, troviamo, che mentre l'Inghilterra è la contrada che importa quest'anno una maggiore copia di cereali, essa li cambia in gran parte coi prodotti della sua industria. — Non così può dirsi della Francia, la quale per pagare il grano importato è costretta *a mandar fuori denaro suonante*, onde nasce una tale esportazione di questo, che il Banco di Marsiglia, pel di cui emporio principalmente segue tal traffico, è stato costretto ad accrescere il premio de'proprii sconti dal 4 al 6 per cento. — Avviso ai *proibizionisti* ed ai *protezionisti!*

nostre parole, i retti nostri consigli; e noi li preghiamo d'accettarli con quello stesso animo benevolo, con cui accolsero le precedenti nostre osservazioni, e raccomandazioni, da buon fine, ripetesi, dettate.

Nella presente condizione degli affari economici, in fatto di strade ferrate, sorge alla mente dell' osservatore non illuso da idee preconcepite, nè trascinato da soverchia avidità, come non trattenuto da intempestivi timori, un dubbio, ed è quello: se convenga ne' paesi, dove non ancora vennero incominciati lavori per le strade in discorso, di sollecitarne a tutta possa l' attuazione, per coglierne quanto prima gli sperati vantaggi.

Militano per un pronto principio gravi considerazioni, e sono: 1° quella accennata del sollecito conseguimento dei vantaggi preallegati; 2° il giusto timore di vedere per mala ventura il commercio diretto ad altre vie, anche men naturali, dalle quali poi, per forza d' abitudine, non è facile che si ritragga; 3° per tacere d'altre minori ragioni, quella ancora di veder crescere i prezzi delle provviste necessarie alle opere da farsi, in ragione della più urgente crescente ricerca di quelle provviste medesime.

Queste, che non si possono contendere, cause fondate di sollecitudine sono tuttavia, a parer nostro, bilanciate, superate, fors'anco, dalla causa gravissima della molto dubbia opportunità d' intraprendere un tale assunto, col pericolo di patire difetto di mezzi. — L'argomento è grave e richiede un serio esame.

Non occorre ripetere molte parole per dimostrare, che ci troviamo, come già notammo prima, in materia di credito, in mezzo ad una crise evidente. — Lo straordinario già indicato ribasso del valore al corso di tutte le azioni industriali e delle cedole di debito pubblico de'governi, come la mancanza di numerario, che provasi ne' varii banchi d' Europa, sono indicii, i quali appalesano uno stato di penuria, di dubbii, d' esitazione. — Quali ne sono le cause? È facile comprendere, quanto alle cedole dei debiti pubblici governativi, che le finanze di quasi tutti gli Stati trovandosi in disavanzo, sia pelle straordinarie spese militari cui devengono, che per quelle di publici lavori cui sono, anche loro malgrado, in certo modo costrette, nasce la necessità d' aprire altri prestiti; — quindi la decadenza del valore al corso delle cedole anzidette, effetto naturale della maggiore copia loro posta sul mercato, e del bisogno che molti speculatori hanno di vendere le antiche cedole per comprarne delle nuove; onde le illusioni del giuoco, le male arti dell' agiotaggio. — Ma di queste basti per ora; perocchè ad esse non è attualmente rivolto il precipuo scopo del nostro discorso.

Quanto al pur decaduto valore al corso delle azioni industriali, in ispecie di strade ferrate, pochi mesi or sono giunte al massimo d' un credito, che in certa maniera potea dirsi favoloso, come mai vedesi ora ridotto a molto esigue proporzioni?

È facile a nostro parere spiegare questa mutazione di cose, osservando, che le illusioni del gioco, più ancora le male arti dell' agiotaggio, avendo pinto con falsi colori la speculazione ai miseri accalappiati, che furono sedotti dai maestri nell' arte, doveva nascerne per necessità un aumento di valore, per niente adequato alla realtà, che poi si potrebbe ottenere. — Così per esempio quando le dette azioni emesse al valor nominale sopraccennato di lire 500 furono viste crescere in pochi giorni sino a quello di lire 900, gli uomini previdenti e non illusi dovettero comprendere, che quel valore era un valore fittizio, e che dovea tenergli dietro uno straordinario ribasso, finchè si tornasse ad un valore normale, adequato a quanto la speculazione offriva d' utilità reale.

Si è detto, che i capitali mancano in ragione della quantità delle speculazioni. — Il fatto, senza essere intieramente insussistente, non è però così ragguardevole, come alcuni suppongono. — Ciò con ragione recentemente notava il Chevalier, osservando, che le azioni, dopo essere state portate a troppo alto prezzo dai furori dell' agiotaggio, fatta ragione del presunto loro prodotto, decaddero quindi forse oltre al dovuto, ma che ciò malgrado esse non vedonsi però tanto abbondare sul mercato, che ne possa derivár la credenza d' una necessità di vendere per avere capitali disponibili. (*Rev. des deux mondes pag.* 675, 15 *février* 1847).

Infatti noi crediamo, coll' economista francese, che cotesti capitali non mancano; ma che gli azionisti, inquieti al vedere speculazioni così avventate, li tengono, come pur già notammo, serrati; quindi ne pare evidente, che mancando la ricerca, il prezzo decade ancora od almeno più non cresce, abbenchè tenue sia l' offerta.

Tornino infatti prezzi normali, i quali tali si dimostrino, perchè fondati sulla reale utilità dell'assunto, e cesserà la crisi; e i lavori convenienti si termineranno; e quelli rovinosi, molto imprudentemente intrapresi, s'abbandoneranno: e quelli nuovi veramente utili saranno incominciati.

Abbiamo detto i lavori convenienti già incominciati, e quelli nuovi veramente utili ancora da intraprendere; e qui appunto sta la risoluzione del problema: saper calcolare, senza illusione alcuna, il vero tornaconto dell' impresa.

Egli è da questo calcolo, che deriva la felicità o infelicità d' un' impresa qualunque; egli è ad esso, che debbono volgere tutti gli sforzi degli uomini illuminati, onde impedire, che per imprudenza o per disonesto raggiro prevalgano le illusioni.

Queste considerazioni ci fan pensare, che sia più conforme alle regole della prudenza non abbandonarsi ad imprese nuove nei momenti di crisi. — Infatti, se le imprese già avviate, con speranza probabile di buon successo, in parte fors' anche già avverato, vedonsi incagliate per difetto di mezzi ed impedite a progredir nell' assunto, non che a terminarlo; che ne sarà poi d' imprese nuove, intorno all' esatta conoscenza delle quali non tutti ancora gli elementi d' un calcolo veramente fondato si poterono raccogliere? — O coteste imprese cadranno in mano d' uomini onesti e di buona volontà, ma non dotati però di tutta la copia de' mezzi occorrenti, i quali solo rateatamente possono raccorsi, e non abbondando cotesti mezzi, anzi essendovi difetto d' essi sul mercato, nascerà l' incaglio, cui forse terran dietro il discredito e la rovina. — O l' impresa cadrà in mano de' giuocatori di borsa preoccupati soltanto di toccar qualche premio e lasciar poi i veri e definitivi azionisti nell' imbarazzo; e l' incaglio nascerà più presto ancora; e per certo ad esso terran dietro i due danni sopraindicati del discredito e della rovina. — Questo ragionamento ci pare così chiaro ed evidente, da dispensarci da ogni ulteriore spiegazione. — Solo ammettiamo un' eccezione, ed è il caso rarissimo d'un' impresa, la quale si debba certamente giudicare un' ottima speculazione pubblica e privata per circostanze di luogo, dove siavi molto traffico ed affollatissima popolazione, con così poche difficoltà inoltre da superare nelle opere, che tenuissimo debba riuscirne il presunto dispendio, mentre anzi sia certa la sperabile ragguardevole rendita. — Ma questo caso, rarissimo ripetesi, non può servire di norma nel maggior numero di quelli che si presentano; quindi per questi più che per altri pochi vuolsi deliberare con maturità. — Un altro caso ancora d' eccezione ammettiamo, ed è quello d' un' impresa così evidentemente utile per l' universale, quand' anche non tanto sicura, come nel precedente caso, per la privata industria, che al Governo convenga per la più sollecita sua esecuzione di assicurare agli azionisti il certo ricavo d' un interesse minimo, in ogni peggiore evento di non conseguiti adequati prodotti. — Ma se anche in questo caso, nella presente crisi commerciale, sarà più facile trovare capitali, attesa l' offerta cautela, sarà sempre vero, ch' essi capitali costeran ben più caro, per la notata penuria di quelli girevoli sul mercato, e quindi sarà vero pure, che l' assicurazione in discorso dovrà essere maggiore per meglio allettare gli scrigni ad aprirsi. — Onde nasce naturale la conseguenza che, anche nel maggior numero di casi consimili, tranne vi sia urgenza somma d' operare, non vi può esser dubbio che meglio convenga aspettare l' epoca di un tempo normale, cioè di maggiore abbondanza di capitali sul mercato.

(*Sarà continuato.*)

Conte Ilarione Petitti.

Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo.

Lettera ad O. Gigli, Segretario della Presidenza Centrale Romana.

Continuazione.

Assai mal giudicherebbe di questa strada litorale adriatica chi non conoscesse che l' opposta spiaggia del Mediterraneo. In questa spesso avviene che gli Appennini per modo si spingono dentro mare colle loro ultime pendici, che vi rendono malagevolissimo lo stabilimento di una via ferrata, e sovente quando quei monti si tengono molto lontani dalle coste, come interviene massime nella Toscana e negli Stati Pontificii, per modo i paesi sono infetti e guasti da maremme e paludi, che non di rado son quasi al tutto spopolati. Tu osservi il contrario nella marina adriatica. Ivi le coste quasi per ogni dove facilissimamente si prestano alla costruzione di una via ferrata, e se non vi sono molte grandissime città, come dall'altro lato degli Appennini, ben quella spiaggia è fiorente per infinito numero di mezzane città situate fra sane, ricche e popolatissime campagne. Nè certo si saprebbe dire se la popolazione in generale sia maggiore dall' una parte o dall'altra della catena appennina. E questa ripartizione della popolazione della spiaggia adriatica, in cambio di quella gran concentrazione che vediamo negli opposti lidi del Mediterraneo, a me pare che debba giovare anzi che no allo stabilimento di questa strada: di che ognuno si potrà persuadere osservando come la prosperità delle strade ferrate non è sostenuta tanto dal movimento dell' intiera linea, quanto dai movimenti intermedii (1). Io discorro queste cose, anzichè per l' utilità pubblica e generale di questa strada, per l' utilità privata di coloro i quali volessero mettersi all' impresa. Perocchè so pur troppo bene che molti si lasciano abbagliare quasi solo dalle idee dei grandi centri di popolazione nei computi che fanno per strade ferrate, e spesso trasandano le piccole e frequenti città, la mobilissima popolazione agricola e tutti i vantaggi che si ritraggono dal traversare contrade fiorentissime per agricoltura. Ma questa linea diretta da Brindisi a Bologna, se costituisce meglio che ogni altra la principale strada ferrata italiana, per cui specialmente ne verranno assicurati tutti gl'immensi vantaggi che potremo ricavare da questa nostra fortunata posizione in mezzo del Mediterraneo, non risponde certo da se sola a tutte le nostre primarie esigenze. Le nostre grandi metropoli della regione appennina, che sono come l'anima dei nostri Stati, debbono esser riunite al commercio generale ed a quello della penisola. Il perchè fa mestieri che una seconda strada, movendo dal Golfo di Manfredonia, vada in Napoli a raggiungere il Tirreno, costituendo la più breve congiunzione dell'Adriatico e del Mediterraneo e delle due opposte contrade, e poi procedendo oltre, dopo aver riunite le grandi nostre città del Mediterraneo, Napoli, Roma e Firenze, giunga a Bologna formando un' altra importantissima congiunzione dei due mari e dei due lidi d'Italia. Ma una terza così fatta riunione egualmente utile dovrà esser quella che passerà per Roma. E quanto a queste riunioni delle regioni adriatiche e mediterranee, le quali di qual vantaggio debban tornare non solo alla prosperità d' Italia, ma al commercio generale non vi ha chi non vegga, par che bisognerebbe scorre, ove gravissime cagioni non vi ostassero, sempre le più brevi ed agevoli, massime acciò i trasporti riuscissero economici: perocchè, come meglio dirò fra poco, soventi volte la mala direzione data ad una via annulla tutto il traffico che si potrebbe fare per essa.

Sebbene col sistema di strade che son venuto esponendo a me pare di avere provveduto ai nostri più urgenti bisogni, pure fino a tanto che non avremo ricoverta l' Italia da una tal rete di strade ferrate, che facilmente da qualunque regione possa accedervisi, acciò non vi sia alcun paese italiano dannato all' orribile pena della segregazione, non potrà mai dirsi che avremo provveduto al principale ordinamento delle nostre strade ferrate. Onde dopo le suddette, fra le primarie strade non posso cessare dal noverarne una o più che riunisse al rimanente d' Italia quelle estreme e sì famose regioni della Magna Grecia, dei Bruzi, e de' Lucani, e specialmente desidererei che una strada giungesse fino a Reggio di Calabria, per meglio riavvicinarsi alla maggiore delle nostre isole, la Sicilia, la quale come tutta l' Italia dovrà da questi straordinarii mutamenti delle sorti del Mediterraneo riacquistare novella vita e splendore. Util cosa del pari sarebbe il determinare le principali strade ferrate della Sicilia. Ma tanto queste, quanto quelle testè nominate essendo, come a dire, un campo nuovo, a me basta per ora di averle sol ricordate.

Dopo di averti ragionato del modo come a me pare che si dovrebbero ordinare le nostre principali strade ferrate pel maggior bene della nostra comune patria, per meglio far intendere il mio avviso voglio farmi incontro ad un' opposizione che vari fanno, e che riguarda la parte più essenziale di questo mio ordinamento. Tengono alcuni esser vana cosa in Italia lungo la nostra regione appennina una doppia linea di strade ferrate pel commercio orientale, e ben poter bastare la via mediterranea, sostenendo questa linea, che nello stesso tempo riunisce le nostre grandi città, non aver sull' altra che il disvantaggio di esser più lunga di pochissime ore, e sol per questo piccol vantaggio non poter certo convenir di costruire oltre trecento chilometri di strada ferrata, quanto appunto è la distanza da Manfredonia ad Ancona. A fè, se la cosa stesse veramente in questi termini, e se fra l' una strada e l' altra non vi fosse che sol la perdita di tempo di alcune ore, ben io del pari mi farei a sostenere questa sentenza. Ma a me sembra che la bisogna vada ben altramenti: e credo che se ci ostinassimo a far percorrere al commercio asiatico-europeo quella via tortuosa, esso forse abbandonerebbe la nostra Italia per aprirsi altrove più facili strade, e perderemmo quasi tutti i gran vantaggi che possiamo sperare in questo risorgimento del Mediterraneo. Ma allontani Iddio da noi simili sciagure, che sarebbe il peggio che potrebbe avvenirci. Abbiamo superiormente osservato come il trovarsi la terra italiana la più vicina dell' occidental Europa all'Oriente era tal privilegio che, assicurandoci sulla nostra penisola la più *celere via* del commercio asiatico-europeo, del pari ne assicurava nei nostri porti, e specialmente in quei di Genova e di Venezia, i sommi vantaggi di questi traffichi. Fa d' uopo dunque ora paragonare la tortuosa strada mediterranea alla diretta adriatica, per conoscere se amendue egualmente ne assicurano questi beneficii. Per pervenire alla qual cosa innanzi tratto è mestieri conoscere la lunghezza delle due vie ed il tempo che si dovrà impiegare a percorrerle. Da Brindisi a Bologna seguendo quasi sempre la direzione delle coste, e chiunque conosce la marina adriatica ben sa quanto poco dal vero debba dilungarsi questa linea, vi ha la distanza di circa settecencinquanta chilometri. Da Brindisi a Bologna transitando per Napoli, Roma e Firenze vi ha la distanza d' intorno a mille e cento chilometri, senza di tener conto dei cambiamenti di direzione che dovrà sostenere questa via massime per superare gli Appennini, e che senza dubbio farà molto aumentare questa lunghezza, che io ho rilevata dalla carta corografica del Petitti seguendo dal golfo di Manfredonia la via per Foggia, Troia, Avellino, Nocera, Napoli, Capua, Frossignone, Roma, Viterbo, Grosseto, Livorno e Firenze, non già perchè io anteponga in Toscana questa strada maremmana alle

(1) La seguente nota, tratta dal *Manuale dell'azionista della strada ferrata da Lucca a Pisa* (Lucca 1844), farà meglio intendere ciò che qui si dice:

« Nella strada ferrata da Strasburgo a Basilea il movimento dei punti intermedii sta al movimento generale come . . . 87 a 100

Nelle strade belgie	67 —
Nella strada da Londra a Birmingham	70 —
Da Londra a Blackwall	68 —
Di North-Midland	84 —
Da Lipsia a Dresda	67 —
Da Vienna a Brienn	86 —
Da New-York a Filadelfia . .	80 —

Da Gand a Liegi 407 viaggiatori percorrono la linea intera, mentre 27,252 si fermano nei punti intermedii ».

due altre per Siena e per Arezzo, ma sol perchè le misure di queste sono assai più incerte transitando per luoghi montuosi e difficilissimi: ciocchè per altro par sicuro si è, che la strada delle maremme non può esser più lunga delle due altre. Per percorrere queste due linee si può impiegare da Brindisi a Bologna direttamente circa ore ventidue, e da Brindisi a Bologna per Napoli, Roma e Firenze intorno ad ore trentadue, calcolando chilometri trentaquattro per ora, che è tal celerità, che non so se in Italia, ove le città sono così vicine, possibil sia mai di ottenerne maggiore. Molti nel ragionar che fanno della celerità delle strade ferrate dimenticano spesso le fermate, e però ti sentirai dire che una linea di mille e cento chilometri si percorre in solo venti ore: ma per rispondere coi fatti, dirò che son poche le strade ferrate in Inghilterra che percorrano trentaquattro chilometri all'ora. La strada di Manchester e Leeds, quella di Newcastle e Carlisle, quella di Londra a Birmingham, quella di Birmingham a Glocester non sono certo così celeri, ed appena la gran linea occidentale ha questa celerità, la quale non è superata, non parlando che delle lunghe linee, che dalle strade del Sud-Ovest e del Nord-Est e da quella detta Gran Congiunzione, nelle quali tu percorri sin trentasette e trentotto chilometri all'ora.

Facciamoci or a vedere quali effetti può cagionare sul commercio questa differenza fra una strada e l'altra di chilom. trecento cinquanta, o di circa ore dieci di viaggio. Considerando che la maggior strada del commercio asiatico-europeo sia quella specialmente che unisce l'Inghilterra col porto di Alessandria, si potrebbe calcolare, ove tutte le strade europee fossero compiute, che si troverebbero quasi egualmente vicini all'Inghilterra i porti di Marsiglia e di Genova, e sol di pochissime ore più distanti quelli di Venezia e di Trieste. Ma la maggiore affluenza che potrà venire a Venezia dalla strada di Inspruck, che la renderà lo scalo del Mediterraneo più vicino a tutta la confederazione Germanica ed alla Prussia in ispecie per mezzo della gran strada ferrata che unirà Augsburg con Lipsia, Berlino, Stettin, Amburgo e Brema, ossia che unirà il suo porto mediterraneo con quei del Baltico e del mare del Nord, ed i grandi vantaggi che potrà avere Trieste massime dal commercio dell'Austria, della Prussia e della Polonia, che, per mezzo della gran strada dell'impero e quelle che vanno a Dresda e nella Bochnia, di breve saran riunite al suo porto, daranno eguale importanza a queste quattro vie per cui potrà transitare il commercio asiatico-europeo. E quanto alla parte marittima del viaggio, chi muove dal porto di Alessandria viene nello stesso tempo così a Venezia che a Trieste. Forse queste due navigazioni potranno avere un vantaggio sopra quelle di Genova e di Marsiglia, che son più lunghe: ma prima di venire a questa conclusione, bisogna ben disaminare la natura de' mari che fa d'uopo percorrere. Ma siasi per altro comunque, poichè io considero Trieste come porto austriaco, così se le cose fossero in questo stato, i porti italiani andrebbero di pari coi porti delle altre nazioni, e non avrebbero alcuno nè vantaggio nè svantaggio su di essi pel commercio orientale. E siccome da Brindisi a Venezia vi ha la distanza di circa chilometri settecento, per percorrere i quali si debbono impiegare per mare intorno ad ore trentanove, così sia che da Brindisi avessimo la strada ferrata adriatica o la mediterranea, sempre serberemmo il privilegio di avere in Italia la più breve e certa via del commercio asiatico-europeo. Perocchè, siccome chi si trova a Bologna è quasi egualmente distante dal lago di Garda, o sia dalla strada d'Inspruck, che chi è a Venezia, così, invece di un'incerta navigazione di ore trentanove, non impiegheremmo che circa ore ventidue colla strada adriatica, o quasi ore trentadue colla mediterranea, e ratterremo con l'una o l'altra di queste vie terrestri, sebbene in differente grado, una superiorità su tutte le altre nazioni. Ma ricordiamoci quello che testè dicevamo delle abitudini commerciali, *e che questi pochi anni in che si stanzieranno queste abitudini sono gl'irremediabili.*

(*Sarà continuato.*)

Giuseppe De-Vincenzi.

Strade ferrate estere

Prima prova fatta in Francia di trasporto di cavalleria sulla ferrata, *considerandola linea di operazioni militari.*

È massima stabilita, che tutto ciò che l'uomo inventa a proprio vantaggio, e che influisce all'educazione individuale e alla civilizzazione generale, contiene in se il principio contrario, secondo che egli diversamente si serve delle sue invenzioni. Potrei citarne mille esempi; ma me ne astengo per amor di brevità. E solo farò notare che, passati pochi anni dallo stabilimento delle vie ferrate nel continente europeo con lo scopo di giovare al commercio e all'industria, venne in mente all'uomo di prevalersi di quelle stesse vie di comunicazione per gli usi militari, ossia di guerra: e tutti sanno che la guerra, quantunque sia *un male necessario*, siccome Jomini la definisce, è pur tuttavia la nemica più distruttiva del commercio e dell'industria umana.

Tant'è; e siam giunti omai a tal punto, che necessariamente si debbono rivolgere le attenzioni alle vie ferrate europee, guardandole secondo il doppio aspetto e civile e militare. Quando il 10 ottobre 1841 vidi un parco d'artiglieria di trenta pezzi con alcun reggimento accasermato a Versailles, appunto dove terminava la strada ferrata che conduce a Parigi, e per la riva dritta e sinistra della Senna, ben mi persuasi dello scopo di tal parco. Da quell'epoca parte delle mie meditazioni furono assorbite a riflettere sopra il tremendissimo uso a che dovevan col tempo servire le *ferrate*, pronosticando guai a quella nazione, che nel tracciamento delle sue vie non considerasse il potente mezzo, che sarebbe per avere con esse, e quante volte non ne intendesse l'importanza.

Quindi in una mia prolusione ch'ebbi occasione di fare, diceva: « D'ora in poi, e questa non è mia idea, ma conseguenza legittima della giacitura delle cose di quaggiù, non si porranno i capitani a tavolino per tracciar linee; poichè le linee sono già formate e sul terreno e sull'acque; non per trovar con seria meditazione miglior modo d'invadere; poichè modo l'avranno facile con lo studio che faranno su poche rotaie di ferro, su pochi porti di mare. Altezza di montagne, traversate di mari, boschi, lande, nevi, ghiacci, vento, non saranno le ignote a risolversi, non saranno gli ostacoli a vincersi, ecc. » E terminavo col dire, forse con enfasi un po' troppo poetica: « L'apparato di guerra non sarà annunziato che dalla presenza del nemico. La ritirata non sarà guardata in terra che nella linea delle strade ferrate e de' fiumi percorsi; ed ogni stazione sarà quasi una cittadella di presidio, atta a tardare e respingere l'aggressore, ad incrociare i proprii fuochi, a coprire le masse, e vegliare alla loro salvezza. »

Questo dicevo, ed era il 1843, più seguendo un impulso naturale, che uno studio coscienzioso e approfondito; quando nel 1844 apparve la traduzione fatta dal tedesco dal professore Unger del *Saggio sopra le strade ferrate considerate come linee di operazioni militari, colla giunta di un progetto di sistema militare di ferrate per l'Alemagna* (1). Dopo quest'epoca mi convinsi dell'importante parte, che dovevano sostenere questi nuovi veicoli di commercio; e vidi in essi gli eredi degnissimi delle antiche vie romane di comunicazione militare, con tanta saggezza e dispendio tracciate dai padri nostri.

La lettura dell'opera sudetta, comechè interessantissima, perchè trattava per minuto la quistione, riescì gradita, e consentanea a quelle incomposte idee che si erano affastellate nella mia mente. La parte di maggior rilievo è quella, in cui si tratta dell'applicazione militare sulla utilità delle strade ferrate, dividendo le diverse diramazioni ne'seguenti paragrafi:

1° Trasmissione rapida di notizie, dispacci ed ordini.

2° Trasporto in generale dei corpi di truppa, del materiale e dei viveri, dovunque il permettono le circostanze.

(1) Vedi il *Journal des sciences militaires par J. Correard, Paris* 1844, Tom. XXII, e seg.

3° Rinforzo dei punti debolmente occupati.

4° Trasporto di rinforzi di truppe, di artiglieria, di munizioni, e di viveri nelle fortezze minacciate, come eziandio il far togliere gli assedii già cominciati.

5° Difesa di fiumi e di vasti piani paludosi.

6° Concentrazione di masse di truppe isolate e lontane, se il nemico porta innanzi le sue forze riunite.

7° Pronta occupazione delle linee di difesa in caso di ritirata generale.

8° Trasporto di malati, feriti, prigionieri ed ogni treno inutile.

9° Operazioni offensive inattese, preparate e aperte dai corpi di cavalleria.

Siccome puossi immaginare, tutte queste operazioni non dipendono che da una mente che diriga e che ordini l'esecuzione di esse. L'atto pratico deve corrispondere, ma soltanto in quelle cose che sono dipendenti dal libero arbitrio, che in fila militare vale disciplina, esecuzione, obbedienza; perocchè vi è la parte indipendente da ogni disposizione e comando; e questa è il trasporto delle artiglierie in genere, e della cavalleria in ispecie.

Ad evitar le difficoltà che si manifestavano nel trasporto de' cavalli, che soffrono nella salute, irritandosi il loro cervello per la celerità, il rumore e lo stato diverso che inquieta ed altera la loro timidezza naturale; si cercò di proporre il trasporto degli uomini, selle e bagagli con la strada ferrata, mentre i cavalli, condotti quattro a quattro a mano da un cavaliere, raggiungessero il punto di riunione per le vie ordinarie.

Si propose anche per le artiglierie, e fino per le truppe il trasporto sulle vie ferrate, in certe circostanze, col mezzo de' cavalli invece delle locomotive.

E sembrava sempre impossibile ad effettuarsi il maggiore e più utile dei trasporti, quello cioè della cavalleria: quando si pensò a tentare delle prove, per valutarne l'esito; più che starsi nella persuasione negativa senza che queste prove la autenticassero, o la smentissero.

Ignoro se dal 1844 fin ad ora tanto in Alemagna che altrove siensi queste prove effettuate, e con qual esito. Quello che io so di certo si è, che la Francia non le aveva mai praticate prima di questi ultimi giorni, in cui ci si decise a farle, l'esperimento sortendo pienissimo effetto. È il *Journal des chemins de fer* che ce ne dà l'annunzio, ed io fedelmente riporto le sue parole tradotte.

« L'esperienza che annunziavamo doversi fare sopra la strada ferrata del Nord, per il trasporto della cavalleria, si operò domenica ultima (7 febbraio); ed è riuscita perfettamente. Uno squadrone di cavalleria del 7° reggimento dei lancieri, composto di 134 officiali, sottofficiali e soldati, e 125 cavalli, sono stati messi in 25 vetture: gli officiali in una vettura di prima classe, i sottofficiali e soldati in quattro carri di terza classe, ed i cavalli in venti carri da bestiame. I cavalli degli officiali erano in due carri da scuderia, ed i bagagli in cinque carri da bagaglio, in tutto trentadue vetture, rimorchiate da due locomotive. Il treno speciale, partito da Valenciennes nel mattino, giunse esattamente a Parigi all'ora prescritta dall'ordine di servizio. I cavalli han sopportato bene il viaggio, e sono giunti in buonissimo stato. Il problema è dunque completamente risoluto, e le strade ferrate potranno d'ora innanzi essere considerate in caso di guerra come nuovi e potenti ausiliari di difesa del territorio e dell'onor nazionale. »

Dopo questi fatti io voglio sperare che il Governo mi saprà grado di ciò che dissi in certo mio scritto intorno alla nostra futura via ferrata di congiunzione de' due mari, la quale io proclamai essere: *una linea artificiale strategica, base di difesa per le nostre frontiere settentrionali; e di somma importanza dall' Alpi alla Sicilia.*

Ove esso prendesse in ridicolo questa mia proposizione, come taluni che han la vista lunga una spanna, mostrerebbe indecorosamente l'ignoranza di ciò, che maggiormente e più profondamente che chiunque, dovrebbe conoscere a vantaggio suo e de' popoli.

Noi siamo in condizione pacifica: sempre però obbligati, per dovere, a guarentire le sostanze e le vite da ogni insulto possibile, e comprare la sicurezza e la quiete non sul bosco parrasio con Titiro e Menalca che lodino il secolo d'oro, non con le investigazioni di una nuova curva, che ormai non può apportare perfezione alla misura del tempo; non co' cavilli del foro, che dà l'ultimo tracollo ai patrimonii; ma sibbene coll'apprezzare ogni elemento che, tutelando i territorii italiani dal disordine, con studii premeditati fondi quella pace, che speriamo lungamente di godere all'ombra del soglio del Grande che ci governa.

Camillo Ravioli.

Notizie diverse

Il sig. Abel Warocqué, proprietario delle miniere di Mariemont nel Belgio, è inventore di una macchina utilissima alle lavorazioni delle miniere.

È noto che gli operai calano nelle miniere per mezzo di scale, o di meccanismi imperfetti, il cui uso cagiona spesso accidenti gravissimi. Nei lavori a grande profondità questi modi di comunicazione offrono pericoli più gravi eziandio, nel tempo stesso che riesce faticosa una tal vita a que' miseri cosi, che in pochi anni gli uomini più gagliardi divengono inutili al lavoro.

Più volte gl'ingegni si diedero a trovar rimedio a questi inconvenienti cotanto contrari alla salute degli operai, ed anche agli interessi dei proprietari delle miniere. L'apparecchio inventato dal Warocqué ha risoluto questo difficile problema. Esso è semplice ed economico, avuto riguardo alla diminuzione che reca alle spese della mano d'opera; ora agisce in una miniera della concessione di Mariemont. Le prove e l'esperienze, alle quali tale macchina è stata sottomessa, hanno costatato il merito e i vantaggi dell'invenzione.

L'amministrazione delle miniere di Francia prese quell'interesse che meritava una sì grande applicazione, la quale concerne una delle diramazioni più importanti della fortuna pubblica; e se il governo francese l'apprezzò col nominare il Warocqué officiale della Legion d'onore, fu a giusto titolo, tanto più che egli, per il disinteresse mostrato nel regalare all'industria i suoi diritti d'invenzione, se ne rese doppiamente meritevole.

— *Navigazione aerea.* — Nel numero antecedente parlammo sul trovato del dott. Van Hecke, approvato dall'accademia delle Scienze di Parigi, con cui si affermava di aver egli rinvenuto un punto di appoggio nell'aria pel movimento di traslazione; e nello stesso tempo avvertimmo che un nostro romano architetto, il sig. Moretti, da più di dieci anni a questa parte dedicatosi a tanta impresa, sembrava di averlo preceduto nell'invenzione se non in modo identico, almeno analogo.

Ora veniamo in cognizione che il sotto ingegnere di ponti e strade belgiche il sig. Van Erschen reclama l'anteriorità di questa invenzione, mentre fra poco farà agire un apparecchio adattato al pallone.

L'amore della scienza unito all'amor della gloria patria, nel momento che ci muove ad applaudire la nobile gara suscitatasi fra dotti uomini stranieri, con tutto l'animo ci obbliga a svegliare nel Moretti un'eguale emulazione, per la quale se non potrà vedersi il suo concetto tramutato in esperimento, almeno non fraudi noi, suoi amici, e l'Italia della rivelazione del suo incognito apparato. È dato e non concesso che esso non risolva il problema interamente, sempre però sarà pregevole a sapersi. Poichè è tempo ormai che l'Italia si riponga in cammino, e le proprie invenzioni propaghi e per il meglio della scienza, e per la comune gloria dell'ingegno, unico retaggio che Iddio ci dona quasi a predilezione e compenso di quanto ci tolsero le vicende de' tempi, e che in certo modo c'invidia il coscienzioso straniero, cui talora deferiamo troppo, rimanendoci in silenzio o in ozio abominevole, quando a diritto la nostra voce e la nostra operosità dovrebbe di lungo superare il disprezzo che di noi stessi abbiamo col massimo danno dei nostri interessi generali e più sacri.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 12 Marzo 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80 50	Genova . .	18 38
Livorno. . .	15 68	Londra . .	461 —
Firenze . . .	15 68	Parigi . . .	18 36
Venezia . . .	15 72	Marsiglia. .	18 30
Milano . . .	15 80	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 40	Augusta . .	46 90
Bologna. . .	99 50	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 5/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	173
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/4
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	111 1/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		93 3/4
— — Amburgo	150	*Nuova*		101 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	109 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90 3/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	199
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	85 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	123 3/4
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1050
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		360
— — — (sinistra)	11	*francesi si regola sul*		225
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		1272
— — Rouen	86	*Azione: il loro prodotto sa-*		875
— — Lyon	»	*rà dato con un successivo*		492
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		465
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		627 50
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		540
Strasbourg — Basilea	90			242
Bordeaux — Cette	»			457

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEI CLASSICI SACRI

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX, ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 48 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2ª edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Feo Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite.* 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2a edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo.* 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Provvidenza.* — *Trattato del Bene.* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

25 MARZO 1847. ANNO PRIMO. — N° 10.

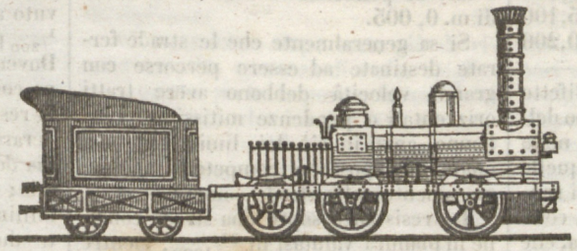
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio* (*continuazione*). — *Altre considerazioni d'opportunità, rispetto all'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontificii, dettate sì nell'interesse dei medesimi che dell'intera penisola* (*continuazione*) (Conte Ilarione Petitti). — *Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo* (*continuazione*) (Giuseppe De-Vincenzi). —. Statistica. — *Strade ferrate italiane aperte alla circolazione fin a tutto l'anno* 1846. — Strade ferrate estere. — *Strada ferrata da Parigi a Orleans.* — Notizie diverse. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio.

Continuazione.

Norme generali stabilite per li piani di prevenzione.

Le massime che si sono preferite per gli studi tecnici preliminari delle suddette strade ferrate tendono sopra tutto a renderle suscettibili di grandi velocità, senza di che non presenterebbero vantaggi tali nella economia de'trasporti, da giustificarne le immense e indispensabili spese d'impianto. Ad ottenere ciò per altro in dette strade si esigono speciali condizioni tanto nello sviluppo planimetrico della sua traccia, come nella posizione altimetrica del loro piano carreggiabile nel senso della lunghezza.

È universalmente noto che le strade ferrate destinate a grandi velocità non devono presentare che delle linee rette e delle curve di raggio assai esteso, per lasciare alle macchine il campo di utilizzare tutto l'effetto della loro velocità. E bisogna inoltre che vengano tracciate in modo da avvicendarsi con tratti rettilinei; poichè succedendosi varie curve senza interruzione, ne nasce un aumento considerevole di resistenza. Sulla vera estensione del raggio di curvatura nei limiti di giusta economia e minor possibile resistenza furono però le opinioni alquanto discordi. In conseguenza di che per porci in grado di fissare con giusto criterio le regole da osservarsi nel tracciare questa interessantissima parte dello sviluppo tenografico, ci atterremo a quanto sul proposito additano notissime teorie, e la esperienza dell'arte.

Quando un carro comune, dice Biot, si pone in moto su di una parte di strada ferrata in linea retta, prova due sorte di resistenza: l'una dovuta all'attrito prodotto dalla pressione della cassa e del suo carico sulla sala, l'altra all'aderenza del contorno d'ogni ruota colla guida. La totale resistenza derivante da questi due attriti è presso che indipendente dalla velocità, ed agisce come forza ritardatrice uniforme proporzionale al peso del carro, e direttamente opposta allo sforzo di trazione.

Ma quando il carro deve muoversi per una linea curva, presentansi dei nuovi elementi di resistenza nel tiro. Se le velocità sono grandi, producesi una forza centrifuga che tende a premere contro la guida l'orlo delle ruote che percorrono la curva esterna. Questa forza distruggesi ad ogni istante dalla resistenza della guida, ma ne risulta uno sfregamento ed una corrispondente perdita di forza. Le ruote intanto che muovonsi lungo la curva esterna devono percorrere una linea più lunga che non quelle che muovonsi lungo la interna; e perchè le ruote sono fisse a due a due in una stessa sala, bisogna che la ruota esterna scorra in avanti, mentre la interna rincula nel suo movimento. Le due sale dovendo essere sempre parallele e a una distanza costante, ne segue che non possono essere dirette normalmente alla curva, e che il carro prova la stessa resistenza che prova un corpo quadrato che muovesi fra due curve concentriche, i di cui angoli fregano contro le stesse.

Il primo di questi elementi è in generale di poco momento. È noto che la forza centrifuga è proporzionale al quadrato della velocità diviso pel diametro della curva percorsa dal carro, e per conseguenza il valore della resistenza prodotta da questa causa non può essere considerevole sopra curve di grande raggio, e il suo effetto può controbilanciarsi rialzando alquanto la guida della curva esterna in modo da decomporre una parte del peso del carro normalmente alla curva, ed opporlo direttamente all'azione della forza centrifuga.

Il secondo elemento di resistenza è molto importante, quando le curve non hanno un raggio assai grande. In questo caso le due linee di guida che vengono formate da ogni carreggiata presentano due archi, l'uno esterno, l'altro interno, che sono concentrici, e conseguentemente lo sviluppo di questi archi per uno stesso angolo è proporzionale ai rispettivi raggi, la cui differenza è la larghezza della strada.

Variandosi dunque il raggio di curvatura interna, e ritenuta la larghezza della strada di m. 1, 50 generalmente consentita, si avrà il rapporto degli sviluppi dei due archi percorsi come segue.

Quando il raggio della curva interna è di m. 1000, la larghezza della carreggiata m. 1, 50, l'arco interno della lunghezza di m. 1, 00, l'arco esterno sarà di m. 1, 0015
Idem di m. 500 e tutt'altro come sopra » 1, 0030
Idem di m. 100 e tutt'altro come sopra » 1, 0150
Idem di m. 60 e tutt'altro come sopra » 1, 0250
Idem di m. 30 e tutt'altro come sopra » 1, 0500

Apparisce pertanto che questa differenza di sviluppo diviene tanto più sensibile, quanto più i raggi di curvatura diminuiscono, e non può essere ricuperata nel movimento che collo strisciare o rinculare della ruota interna, mentre l'esterna gira o scorre in avanti, lo che produce uno sfregamento potente nella guida.

La quantità di resistenza che in conseguenza si produce viene qui espressa

proporzionatamente a diversi raggi in frazione di peso.

Pel raggio di m.	1,000	0. 000,255
»	500	0. 000,510
»	100	0. 002,550
»	50	0. 005,100
»	25	0. 010,200

Per correggere in parte questo difetto delle curve, ed aumentare lo sviluppo della ruota esterna affinchè percorra nello stesso tempo una linea eguale a quella percorsa dalla interna, fu proposto di renderne i quarti leggermente conici, colla qual disposizione la forza centrifuga, che nelle curve agisce dal di dentro all' infuori, spinge la ruota esterna sopra una sezione di quarto maggiore, e ritira l' interna sopra una sezione minore; di modo che le due sezioni che appoggerebbero alle guide si troveranno in rapporti proporzionali ai raggi esterno ed interno d' ogni curva.

La lieve forma conica che suol darsi ai quarti delle ruote dei carri che d'ordinario hanno un diametro di m. 0,76 è limitata a m. 0,012; per cui quando la ruota esterna è spinta dalla forza centrifuga contro la guida, ritenuto l' agio fra le ruote e le guide eguale alla metà della larghezza del quarto delle ruote stesse, la differenza del loro raggio risulta di m. 0,006, e lo spazio percorso dalla ruota esterna sta a quello percorso dall' interna come 240 : 237. Con questo spediente quindi si può senza inconvenienti, sopra una carreggiata della larghezza di m. 1,50, portare il raggio di curvatura a m. 500.

Nella strada da s. Stefano a Lione si fissarono m. 500 per limite ai raggi delle curve, ond' evitare spese straordinarie; però fu considerato come il minimo cui si doveva scendere nel tracciamento delle curve su quella linea di generale circolazione. La stessa determinazione fu presa per la strada di Darlington; limite dal quale abbiamo noi pure risoluto di non discendere, come che stabilito secondo le esposte dottrine, dalle quali risulta evidentemente, che a misura che si diminuisce il raggio di curvatura sotto li m. 500, si aumenta la differenza di sviluppo tra li due archi concentrici formati dalle guide, e con ciò la resistenza ai carri lungo le curve; mentre all' opposto aumentandosi il raggio sopra li m. 500 diminuisce quella differenza di sviluppo, e per ciò stesso la resistenza relativa, che si esige minima in simili circostanze appunto per il più utile esercizio delle strade ferrate. I sistemi Laignel, Ferranti, Sergent, Arnoux e ultimamente Jouffroy nello scopo di ridurre senza inconvenienti le curve di piccol raggio, nelle vie ferrate, comunque ingegnosissimi, non si sono fin qui potuti applicare in grande.

Risulta ancora dai calcoli che ci offre il preziosissimo saggio sulle strade ferrate di Biot, che in una rampa di millimetri 5 per metro la resistenza dovuta alla pendenza è in frazione di peso, di m. 0,005; per una rampa di millimetri 10, è di 0,010; per una rampa di 20 millimetri è di 0,020; mentre la resistenza dovuta all' attrito in tutti i casi di pendenza diversa è costante di m. 0,005.

Si sa generalmente che le strade ferrate destinate ad essere percorse con grandi velocità debbono avere tratti orizzontali o pendenze mitissime; esse hanno anzi in ciò dei limiti fuor dei quali non possono competere vantaggiosamente colle strade comuni.

La resistenza sopra una strada comune in pianura valutasi di $^{33}/_{1000}$, mentre sopra una strada ferrata non è che di $^{5}/_{1000}$, un settimo; ma a misura che si aumenta la pendenza, la nuova forza risultante dalla parte del peso decomposto si accumula pei trasporti che devono farsi in ascesa colla resistenza dell' attrito, in modo che le resistenze totali d' una, e d' altra parte vanno ravvicinandosi tanto, che quando si arriva alle pendenze di 4 a 5 centimetri per metro, la resistenza sulle strade ferrate è di circa $^{2}/_{3}$ di quella che si ha sulle strade comuni, conforme lo dimostra il seguente Prospetto.

Pendenze espresse in millimetri per metro	Resistenza dovuta alla pendenza	STRADA LASTRICATA COMUNE		STRADA FERRATA		Rapporto delle resistenze totali
		Resistenza dovuta all' attrito	Resistenza totale	Resistenza dovuta all' attrito	Resistenza totale	
0	0, 000	0, 055	0, 055	0, 005	0, 005	1 : 6, 66
5	0, 005	»	0, 058	»	0, 010	1 : 3, 80
10	0, 010	»	0, 045	»	0, 015	1 : 2, 86
20	0, 020	»	0, 053	»	0, 025	1 : 2, 1
50	0, 050	»	0, 065	»	0, 055	1 : 1, 80
40	0, 040	»	0, 075	»	0, 045	1 : 1, 62
50	0, 050	»	0, 085	»	0, 055	1 : 1, 50

Da questo prospetto risulta ancora che ove la pendenza della strada ferrata superi li 10 e 12 millimetri per metro, la resistenza che presenta è quasi un quarto di quella che si verifica per le strade comuni. È perciò che le macchine locomotive, quando devono agire su pendenze così sentite, cominciano a perdere grandissima parte del loro vantaggio.

In fatti il peso di una ordinaria macchina locomotiva col *tender* carico che la segue si calcola tutto compreso di circa novemila chilogrammi. Prima di porsi in moto, deve essa vincere l' attrito dovuto al proprio peso corrispondente ad $^{1}/_{200}$ pari a quarantacinque chilogrammi. Dovendosi però muovere su di una rampa con cinque millimetri di pendenza, la resistenza che la macchina dovrà superare per muovere se stessa sarà doppia dell' azione del suo proprio peso sulle sale; questa resistenza sarà tripla a dieci millimetri per metro. Indipendentemente dunque dalla menoma aderenza del contorno della ruota sulle guide, una notabile quantità di forza delle macchine locomotrici trovasi impiegata a trascinare il proprio peso e a vincere la resistenza del pendio, in modo che quando supera la rampa di dieci millimetri rimane sensibilmente diminuita, come si è detto, la sua potenza a carico della velocità.

Abbiamo inoltre dalle ultime osservazioni ed esperienze di Pambour, che la resistenza media degli attriti da vincersi dai carichi scorrenti sopra strade di ferro corrisponde a 3, 60 per mille del peso totale: per cui se questi attriti non soffrissero incremento, per cause accidentali, i carichi potrebbero in virtù del proprio peso discendere senza motore liberamente per tutte le strade di ferro, che avessero la pendenza di poco superiore al 3, 60 per mille;

In Inghilterra nella strada di Darlington in fatti i carichi discendono per la sola gravità sotto una pendenza del 7, 81 per mille;

In Francia nella strada di Epinac sotto una pendenza del 6, 99;

In quella di Rive-de-Giers a Givors sotto una pendenza del 6, 02.

È in somma un fatto stabilito che la pendenza del 6 per mille basta nelle strade ferrate per farle scorrere in discesa colla sola forza viva dovuta alla gravità dei convogli. Quando la pendenza sta dentro i limiti di 7 a 15 millimetri per metro, possono ancora abbandonarsi su di essa i carri in convoglio, regolando la loro velocità col mezzo delle scarpe: quando però questa pendenza fosse più forte, la loro accelerazione può divenire rovinosa.

Da tutte queste considerazioni dunque deve conchiudersi, che per agevolare il corso de' convogli nelle salite in modo da favorire al più possibile la loro velocità, e per non comprometterli poi in discese troppo rovinose, è della massima importanza che le livellette non presentino pendenze superiori al 10 per mille, eccettuato il caso soltanto di qualche breve tratto in prossimità dell' Apennino pei quali si esigesse di estenderli al 15 per mille, ove verranno stabilite macchine di rinforzo per superarle.

Le strade ferrate nello Stato Pontificio richiederebbero l' impiego d' immensi capitali per la eccessiva loro lunghezza, quando si esigessero a doppio corso. Nel-

la mancanza d' ogni esempio di esercizio, ed attività di questa grande ed imponente linea reputiamo economico non che prudente consiglio di limitarle per ora ad una semplice carreggiata, onde non gettarsi a un tratto in enormi costruzioni la di cui utilità per la Società Nazionale non fosse assolutamente dimostrata: nè ciò ardiremmo proporre nè meno ove potesse insorgere in noi dubbiezza sul buon risultamento dell' impresa. Il Governo Belgio colla sua esperienza ci dimostra che non è di assoluta necessità una doppia carreggiata. In quel regno sopra una semplice linea di guide si esercita con regolarità e sicurezza un movimento di traffico forse superiore a quello che noi potremo ottenere. Anche la strada toscana da Livorno a Firenze fu progettata dall' illustre ingegnere inglese Roberto Stephenson con queste istesse vedute. E quante volte in seguito si verificasse uno sviluppo, un aumento di rapporti commerciali che ci determinasse di ridurle a doppio corso, noi saremo pronti a compierle senza inconvenienti, senza verun sagrifizio di maggior spesa; imperocchè le opere murali, la di cui ampliazione potrebbe in tal caso essere di ostacolo, si sono fin da ora determinate di dimensioni congrue nello scopo appunto qui sopra avvertito.

La larghezza della carreggiata si è stabilita di metri 1,50 da asse ad asse della guida. Questa misura, che l' esperienza dimostra corrispondere a tutte le esigenze, si è adottata generalmente in Europa. Perdonnet ci riferisce, che nel 1846 una commissione incaricata dal Governo Inglese di esaminare quale era la larghezza più conveniente della via, riferì essa che non vedeva ragione alcuna che consigliasse un cangiamento a quella ordinariamente usata di m. 1,50, ravvisandosi difficile di superare in altro modo la massima velocità ottenutasi con le strade medesime.

Anche il modo di costruzione del piano carreggiabile (*chaussée*), determinato dell' altezza di m. 0,50, è conforme agli ultimi perfezionamenti con dadi di pietra o traverse di legname secondo l' opportunità del suolo e della economia di spesa; con cuscinetti di getto, e guide di ferro laminate; con letto di sostanze permeabili e leggermente elastiche. Le dimensioni e per conseguenza il peso delle guide, come ancora le dimensioni e il peso dei cuscinetti devono essere in proporzione alla distanza dei punti di appoggio col peso delle macchine locomotive. Dalle relazioni che esistono su linee di maggior importanza fra questi due elementi si raccoglie che quando i punti di appoggio distano da m. 0,90 a 1,12, il peso dei cuscinetti ordinari varia da 7 a 10 chilogrammi, quelli di congiunzione da 9 a 14, e le guide dalli 25 alli 52 chilogrammi per metro corrente. Presso questi dati essendosi stabilita nel caso nostro la distanza dei fulcri ad un metro, abbiamo in seguito calcolati per la suddetta armatura i cuscinetti ordinari di chilogrammi 10

I cuscinetti per le congiunzioni chilogrammi 12

La guida per metro corrente chilogrammi 28

Nè intendiamo dopo tutto ciò di rinunziare alla speranza di veder migliorata questa parte importantissima delle strade ferrate che involve tutt' ora gravi difficoltà; poichè ove fosse per realizzarsi questo nostro desiderio sia per altrui investigazione o per effetto di nostra esperienza, saremo solleciti a profittarne pel vantaggio comune.

Per li ponti di passaggio, viedotti, ed altre opere murali abbiamo fissate le norme stesse che sono state ultimamente stabilite per le strade ferrate della Francia dopo molto studio ed esperienza.

Sebbene non sia nella nostra idea di escludere affatto le gallerie sotterranee per queste strade ferrate, ciò che sarebbe impossibile ottenersi specialmente all' Apennino; pur tuttavolta convenendo negl' inconvenienti ch' esse producono e che Lardner accenna con tanta accuratezza nel suo trattato delle macchine locomotrici, abbiamo stabilito di eseguirle in quei punti soltanto, che ogn' altro artifizio non basti ad escluderne l' opportunità. Ecco come si esprime su questo particolare Lardner: « Il fumo del carbon fossile arreca grave incomodo ai viaggiatori. L' oscurità, l' umido ed il freddo sconsigliando l' uso delle gallerie quando trattasi del trasporto delle persone, si devono evitare possibilmente, o almeno tenerle più brevi che sia possibile prolungando le tratte aperte alle imboccature. Gli inconvenienti che sono recati dalle gallerie si fanno maggiori quando le strade sono in ascesa. L' aria respirabile in questo caso si corrompe in proporzione dell' aumento necessario della forza motrice. Se la salita è nel rapporto di $^1/_{300}$, l' aria sarà doppiamente corrotta che in un piano; il triplo se di $^1/_{150}$, ed il quadruplo se di $^1/_{100}$. Quando sia di assoluta necessità di formare una galleria in salita, bisogna quivi andar più larghi ed abbondare nelle dimensioni in quelle proporzioni stesse con cui cresce la resistenza nel tiro. Ogni 18 metri almeno si pratichi un'apertura per la ventilazione. Durante il passaggio di un convoglio per una galleria sotterranea i pozzi o finestre non possono somministrare alcuna efficace ventilazione. La macchina lascia dietro di se il fumo corrotto che vien generando, il quale circonda ed avviluppa il convoglio prima che trovi quella via d' esito. Si deve quindi tenere ampio il cunicolo, da prevenire ogni svantaggiosa conseguenza. Perciò le gallerie praticate da macchine a vapore non si dovrebbero fare più lunghe di ottanta metri, e meno ancora quando trattasi di tronchi in salita. Colla sostituzione del coch al carbon fossile per le locomotive però si è alquanto diminuito uno dei maggiori inconvenienti nelle gallerie, l' incomodo soverchio del fumo. »

Rispetto alle stazioni è da avvertirsi che per la sola centrale di Roma si è formato un progetto di prevenzione. Per le altre stimandosi prudente di studiar innanzi tutto il movimento de' viaggiatori e delle merci, e come potrà questo svolgersi, non si propone per esse alcuna disposizione particolare de' fabbricati, limitandoci ora a comprendere nello scandaglio della spesa una somma in via presuntiva per tal titolo; in seguito s' incomincerà l' esecuzione di ciò che sarà meramente indispensabile e in via provvisoria, per procedere quindi con maturità di consiglio a quello che meglio potrà convenire.

Fissate dunque nel modo esposto le norme relative alla enunciata operazione, furono diramate da questo consiglio tecnico agli ingegneri di tronco e di sezione analoghe istruzioni per i rilievi di campagna, e il modello per li piani di prevenzione. Essi hanno corrisposto tutti con ammirabilissima intelligenza, concordia, e subordinazione; e tutto che la stagione fosse ben altro che favorevole a simili operazioni, pur tuttavolta quelli addetti alla Presidenza centrale pervennero a presentare i loro piani nel termine assegnato, che guardati sotto l' aspetto di studi preliminari, serbata l' uniformità, non mancano a nostro avviso di bastante pregio; essi verranno allegati alla presente relazione con ordine di linea e numero corrispondente.

(*Sarà continuato.*)

Paolo Provinciali dirett. in capo
Guido Romiti ispett.
Camillo Ravioli segret.

Altre considerazioni d' opportunità, rispetto all' ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontificii, dettate sì nell' interesse dei medesimi che dell' intera penisola.

(Continuazione)

Infatti le finanze de' governi regolari (chè di essi soli intendiamo parlare, non di quelli torbidi, instabili ed in flagranti rivoluzioni) sono *incagliate* soltanto, non *in pericolo di fallimento.* — *Si aspetti* adunque, e la sola azione *ordinaria* della riproduzione *farà cessare la crisi*, e tornare la condizione economica al primiero suo stato normale, mercè della potenza del lavoro, il quale *solo è atto a produrre*, mentre il giuoco *sempre è essenzialmente sterile.*

A queste idee, facili a comprendersi, aggiungasi un ultimo riflesso ancora, ed è questo. — La complicazione già avvertita dapprima della carestia è venuta, come pur già notammo, ad aggravare più *in apparenza* che *in realtà* la condizione economica degli Stati che ne son travagliati. — Ora ammettasi ancora, che l' aggravio possa pur crescere in ragione dell' ancor crescente caro prezzo del vivere fino al nuovo raccolto. Ma questo

la Provvidenza ci mandi buono, e la fiducia ristabilita farà rinascere le forze vitali della produzione, la quale sarà più rigogliosa che mai, come sempre interviene. Laonde cesseranno le apprensioni dei capitalisti, e si apriranno allora nuovamente gli scrigni d'essi, e si compiranno le imprese *veramente convenienti*.

Nell'aumentare adunque soltanto i mezzi di lavoro, che *possono senza imprudenza* intraprendersi, e nel procurare l'*accrescimento* de' mezzi di circolazione, per quanto è possibile colla massima libertà commerciale da concedersi, anzichè nel ristringerli, sta *tutto il secreto di rimediare alla condizione presente*, la quale, ripetesi, per essere *tutta anormale*, vuolsi passare usando la massima calma, prudenza e coraggio, senza lasciarsi intimorire dai popolari pregiudizii.

La cosa è tanto vera, che nella nostra penisola vediamo uno Stato, in cui la finanza fiorente, per la preceduta accurata amministrazione, avendo permesso al governo d'intraprendere ingentissimi pubblici lavori, senza ricorrere ancora al credito, quantunque la produzione *ordinaria* de' cereali nel paese sia insufficiente a nutrirvi la popolazione, e quantunque il cattivo raccolto rendesse in quest'anno *maggiore* ancora l'insufficienza; tuttavia, pel gran lavoro dato alle popolazioni, e per l'usata cautela di tener lontano l'agiotaggio, malgrado il caro prezzo del vivere, *molto minore è la pubblica miseria*, nè s'hanno a lamentarsi gli eccessi derivanti talvolta dalla fame, altrove seguiti con grave scandalo.

Ma ci si oppone: « Dall'un canto voi ci proponete *aumento di lavoro* al popolo; dall'altro ci consigliate a *non intraprendere nuove vie ferrate*, finchè possano aversi per certo i capitali occorrenti, od almeno finchè possano aversi a minor prezzo. Ora, nel così ragionare, non cadete voi forse in contraddizione? » Rispondiamo: doversi avvertire, che mentre hannosi ad accrescere, colla massima libertà commerciale, i mezzi di circolazione, da taluni anzi poco avvedutamente ristretti, è conveniente accrescere soltanto que' mezzi di lavoro, che possono intraprendersi *senza imprudenza* ... Ora cotesti mezzi di lavoro *sparso* e *locale* non v'ha comune che non ne possegga taluno, senza che perciò sia necessario, per dar lavoro al popolo, cimentarsi ad un tratto, sur alcuni punti soltanto, agli ingenti dispendii che necessitano i ragguardevolissimi lavori delle strade ferrate, e specialmente delle costosissime provviste di materiali ch'esse richiedono. Egli è adunque *di questi soli* ingenti dispendii che noi abbiamo proposto il ritardo, ed in ciò non crediamo essere caduti in contraddizione, anzi pensiamo aver ragionato in modo *conseguente* agli esposti principii.

Ma ci si osserva ancora: « Questo ritardo può gravemente pregiudicare la condizione del traffico, facendolo passare altrove; ancora, può far andar pure altrove i capitali, che uomini più intraprendenti saprebbero eziandio raccoglier forse anche fra di noi; laonde quando poi s'avesse lusinga di potersi accingere all'assunto, più non vi si riuscirebbe, e perchè si è *deviato il commercio* ad altra parte, dove, non fosse che per abitudine, probabilmente rimarrebbe, e perchè i capitali, *investiti altrove*, assolutamente mancherebbero. » A questo noi rispondiamo: 1° aver inteso parlare soltanto d'imprese che *possono sospendersi, senza l'accennato pericolo di deviare altrove il commercio*. E tali ci sembrano appunto quasi tutte le grandi linee pontificie, le quali sempre avranno l'utile sperato effetto loro, quand'anche *più tardi* costrutte. Nè abbiamo inteso accennare a quelle tra esse imprese, le quali, o fin d'ora sono d'un'utilità *così evidente*, che non può muoversi dubbio alcuno sulla facilità di raccogliere nello Stato e fuori i mezzi occorrenti per sopperire alla spesa della costruzione loro; e tali sarebbero pure appunto, pegli Stati suddetti, le due linee dell'*Emilia* e *da Roma al confine napoletano*, per le quali tornerebbe assai facile trovar *fin d'ora* i capitali necessarii. 2° Aver inteso parlar soltanto di quelle linee, le quali, e per la difficile esecuzione, onde deriverà gravissimo dispendio, e pel ben dubbio adequato prodotto, sarebbe molto difficile ora trovare azionisti, a meno che si consentisse ad assicurare loro un più largo frutto de' capitali investiti per la costruzione delle linee medesime; e tali appunto crediamo essere le linee da Ancona a Roma, e da Roma a Civitavecchia, come le ideate diramazioni da Civita Lavinia a Porto d'Anzio, e da Perugia, o da altro vicino punto verso il confine toscano. 3° Quanto al pericolo di veder altrove investiti i capitali, che si potrebbero raccogliere, e di vedere ancora uscire quelli dello Stato per impiegarli in estere imprese, noi osserveremo, che i capitali investiti in siffatte imprese successivamente ricuperandosi, mentre coi frutti d'essi si accumulano nuovi capitali, vi sarà sempre in tempi normali mezzo di ritrovare quelli necessarii alle imprese ritardate. E rispetto all'uscita de' capitali dallo Stato, noteremo, sembrarci troppo difficile, che se ne verifichi il caso, noto essendo come sia scarsa, anzichè no, questa maniera di traffico negli Stati Pontificii.

Ma qui ancora ci pare, che taluno forse c'imputerà nuova contraddizione. « In precedenti scritture, si dirà, voi avete ripetutamente insistito per l'assoluta necessità d'una sola concessione per tutte le linee pontificie decretate dalla savia e memoranda Notificazione del 7 novembre 1846. Ora ci proponete d'intraprendere soltanto le due linee reputate più utili, e d'incettare solo ora per esse i capitali occorrenti, mentre opinate, che venga ritardata l'esecuzione delle altre linee credute men profittevoli, onde può nascere per illazione, che il maggior prodotto delle linee buone più non servirebbe a compensare lo scarso profitto delle men buone, e tornerebbe perduto lo scopo primario della da voi proposta unica concessione. Ancora, il ritardo dell'intero ordinamento delle vie ferrate pontificie, ora che vi è per esse un sì lodevole impegno, derivante dal favore della pubblica opinione, non presenterebbe forse il pericolo di raffreddare gli animi in un assunto tutto così utile all'universale, e di non trovar poi, fra qualche tempo, l'opinione suddetta più così favorevolmente disposta? » Anche di questa imputazione noi non crediamo che sia difficile purgarci. Persistiamo di fatti nel credere ineluttabile la necessità d'una concessione unica, perchè, come abbiamo provato in precedenti scritture, le linee buone sole potran compensare, colla maggiore rendita loro, lo scarso profitto di quelle cattive. Ma nel proporre il ritardo d'alcuna di queste e nel consentire all'immediata esecuzione delle dette linee buone, noi non intendiamo altrimenti separare l'impresa, come non ammettiamo, che per essa abbiansi ad emettere azioni speciali per l'una o per l'altra linea. Sibbene intendiamo, che tutte ad un tratto le azioni occorrenti all'intera concessione non vengano emesse, ma quella quantità di esse soltanto, che può essere necessaria a sopperire alla spesa di que' tronchi di strada, che s'avrebbero fin d'ora a cominciare, ed il prodotto de' quali, assai profittevole, comincierebbe ad assicurare gli azionisti d'un utile investimento, permettendo fors'anche di cumulare il prodotto eccedente il frutto adequato, onde preparare una riserva, destinata a compensare il futuro insufficiente prodotto delle ridette linee men buone, che si eseguirebbero più tardi poi. In ciò non sappiamo vedere difatti contraddizione alcuna. Perocchè, quando ne' manifesti promulgati per emettere le azioni contengasi il diffidamento, ch'esse riguardano tutta l'impresa; che intanto le prime emesse vengono applicate ai tronchi che debbonsi tosto incominciare, con riserva d'emetter quelle necessarie alla costruzione nel seguito intrapresa degli altri tronchi, ognuno avrebbe campo di fare i suoi calcoli di convenienza relativa, e di risolversi nella conformità che riputerebbe più utile.

Esclusa la taccia di contraddizione per questo rispetto, resta ad osservare, che la medesima non sarebbe neppure incorsa colla proposta del suggerito ritardo, come non si correrebbe il pericolo d'intiepidire la pubblica opinione, or giustamente così favorevole all'assunto, e che tale certo si manterrebbe. Perocchè i risultati, che intanto sarebbero conseguiti nelle linee costrutte e tosto esercitate, mentre sempre più invoglierebbero il pubblico di tosto avere la rete stradale compiuta, onde conseguire intero il buon risultato d'essa, dimostrando che l'amministrazione dell'impresa procede con molta cautela, vieppiù l'impresa mede-

sima avrebbe buon credito. D'altronde osserviamo, che altro è incettar fin d'ora li fondi occorrenti per tosto eseguire tutti i lavori, altro è ristringersi a raccorne una parte soltanto, e cominciar per ora solamente i lavori riputati più produttivi, e frattanto meglio studiare tecnicamente le linee più difficili, tuttavia in massima già determinate, e compilare senza ritardo alcuno i progetti particolareggiati, sì delle linee da cominciarsi, che di quelle da farsi più tardi. In altri termini, noi intendiamo, che l'ordinamento amministrativo, come ogni lavoro tecnico della Società che otterrebbe la concessione intera, fin d'ora sia cominciato e nel più breve termine possibile mandato a compimento. Ma che rispetto all'incetta de' capitali ed all'esecuzione dell'opere, procedasi gradatamente per modo, che si raccolgano soltanto que' capitali, che possono raccorsi durante la crisi più volte accennata, e si aspetti il termine della medesima per raccogliere l'intera somma occorrente all'uopo; che in conseguenza le opere più utili tosto precedano quelle che possono presumersi men profittevoli, onde pervenire così gradatamente ed in ragione de' mezzi, che si potranno raccogliere, al compimento dell'intero assunto.

Dopo questo breve riepilogo delle nostre opinioni intorno all'opportunità relativa dell'ordinamento successivo delle vie ferrate negli Stati Pontificii, poco più ne resta a dire per esse; se non che, avendo successivamente meditato intorno alle savie scritture pubblicate da alcuni onorevolissimi economisti, che a quello Stato appartengono, le quali scritture è inutile qui più estesamente enunciare, dobbiam dichiarare, che se non dividiamo l'opinione d'uno degli scrittori medesimi, il quale inclinerebbe all'intervento diretto del Governo, mercè d'un d'altronde ingegnoso suo progetto concernente alla raccolta de' mezzi successivamente necessarii alla spesa; e ciò perchè non riputiamo prudente allo stato attuale delle finanze pontificie un ulteriore aumento del debito pubblico d'esse, crediamo tuttavia cogli altri, per le dimostrazioni fatte da quegli scrittori, che lo Stato medesimo non correrebbe rischio alcuno a risolversi a concedere un'assicurazione d'interesse minimo all'intera concessione. Perocchè il notevole incremento delle relazioni commerciali dovendo sicuramente accrescere la produzione, massime quando si rinunziasse interamente all'errore d'un sistema daziario proibitivo o protettivo, ne avverrebbe per certo un così notevole aumento de' tributi, anche con ridotte tariffe, che sarebbe sicuramente compensata la nuova spesa cui potrebbe il Governo soggiacere per l'assicurazione preallegata. Si avverta però, che con questa proposta non intendiamo recedere da quella prima fatta d'aspettare il termine della crise, per l'esecuzione delle linee men buone intanto da progettarsi. Perocchè, anche malgrado l'assicurazione, l'incetta de' capitali riuscirebbe sempre difficile od almeno più costosa, e ciò vuolsi appunto scansare.

Parrà strano, che dopo le belle e tanto assennate scritture pubblicate da alcuni mesi negli Stati Pontificii intorno all'ordinamento delle vie ferrate, siasi da noi ancora creduta opportuna la pubblicazione di questa. Ma le ripetute prove di fiducia nella povera nostra dottrina, avute da più punti di quegli Stati, ci hanno fatto pensare, forse con troppa presunzione, che anche questa volta la nostra voce non tornerebbe sgradita, e tanto più in quanto essa trovasi nelle massime fondamentali concorde cogli scrittori predetti. Possa dunque non tornar fallito il nostro pronostico!

Conte Ilarione Petitti.

Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo.

Lettera ad O. Gigli, Segretario della Presidenza Centrale Romana.

Continuazione.

Qui dunque la quistione non è più solo di spazio ma di tempo, non solo di *topografia* ma di *priorità*. L'Italia tiene a ridosso due grandi potenze, la Francia e l'Austria, le quali le contrastano questa via del commercio asiatico-europeo, ossia quest'unica speranza forse che ne rimane di un migliore avvenire. La gran strada dello Stato che da Trieste va a Vienna, già in gran parte costruita, di breve andrà a fine. Or non è da credere che l'Austriaco vorrà subito costruire una strada che, riuendo quella allà valle del Reno, costituirà una delle più brevi vie da Alessandria a Londra? E la Francia non par voglia mandar presto a fine la sua strada da Marsiglia a Calais? Crederem noi di poter compiere il nostro sistema di strade così celeramente come l'Austria e la Francia? Riconosciamo bene dove ci troviamo. Infinite sono le difficoltà di ogni genere contro cui noi italiani dobbiam combattere, e non ultime sono le difficoltà che la natura ci presenta nei passi delle Alpi. Sì, un principe italiano con ardimento degno solo dei nostri maggiori intraprenderà il gran foro del Cenisio: ma quanti anni non dovran trascorrere prima che quello diventi una via del commercio? Pure la fortunata nostra condizione ora è tale, che l'Italia niun altro nemico può temere che il nostro stesso malconsiglio: perocchè, se ben guardiamo, la nostra posizione non può soffrire rivalità alcuna. Le nostre strade lungo la regione appennina, e specialmente la gran strada adriatica da Brindisi a Bologna, che mi par quella che può assicurarci tutti i vantaggi, ben sollecitamente potrebbero esser compiute. La strada da Bologna a Piacenza per Milano e Novara è di quella agevolezza che ognun sa. La strada da Venezia a Milano presto par vogliasi mandare a fine, e già Genova si rallegra pei lavori che vede eseguire sulla strada che dovrà unirla al lago maggiore. E con queste vie che fra pochissimi anni esser potrebbero in attività, anzi solo colla gran linea che da Brindisi per l'adriatico andasse a Milano ed a Novara, e che però dovrebbe richiamare ogni nostra cura, io credo che per modo assicureremmo quel primato che possiamo sperare dalla nostra felice posizione nel Mediterraneo, che da niuna altra nazione non potrebbe venirci contrastato. Ma per meglio far intendere il mio avviso, io debbo allargarmi in assai più parole che non avrei voluto. La via da Alessandria a Londra, che io reputo la principal cagione che dovrà assicurarci i massimi vantaggi di questo gran movimento del Mediterraneo, e liberarci dalla pericolosa concorrenza dello straniero prima che possiam compiere i nostri passi delle Alpi, è la seguente:

Da Alessandria a Brindisi, chilometri 1660: ore	92
Da Brindisi per la linea adriatica a Bologna, e quindi a Milano e Novara, strada ferrata: ore . .	28
Da Milano o da Novara a Basilea, via ordinaria: ore	34
Da Basilea ad Ostenda, che di breve saranno unite da linea di strada ferrata non mai interrotta col compimento dei tratti da Bonn a Wiesbaden, da Magonza a Mannheim e da Freyburg a Basilea: ore	19
Da Ostenda a Londra: ore . .	10
Sicchè dal porto di Alessandria a Londra non vi sarebbe per questa via adriatica che un viaggio di ore	183

Or paragoniamo questa strada con alcuna di quelle che ci contrastano questo gran commercio asiatico-europeo. Il viaggio per Trieste, rannodata che fosse la gran strada ferrata dello Stato austriaco col Reno, sarebbe il seguente:

Da Londra ad Ostenda: ore .	10
Da Ostenda a Basilea: ore . .	19
Da Basilea a Trieste, stabilita che sarà la strada ferrata, par che la distanza non potrà esser che poco maggiore di quella da Ostenda a Basilea: ore	21
Da Trieste ad Alessandria direttamente, chilometri 2550: ore	130
Totale del viaggio: ore. . . .	180

La strada dunque della regione adriatica, anche prima che si stabiliranno i passi delle Alpi, sarà quasi eguale pel tempo del viaggio a quella di Trieste. Ma sempre vi sarà la maggior sicurezza dell'arrivo a suo favore, che la farà preferire dai viaggiatori, dalla corrispondenza e da varie merci. La strada mediterranea dall'altra parte, come più lunga, forse difficilmente sarebbe frequentata, non ostante la stessa maggior sicurezza dell'arrivo, per la perdita sicura di ore 15

unito al disagio del passo delle Alpi ed alla maggior spesa de' trasporti, come meglio dirò fra poco. Ricordiamoci inoltre le difficoltà che s' incontrano nei viaggi che transitano per molti Stati fra loro non uniti da alcuna lega, e vedremo quanto sia necessario di avvantaggiarci delle maggiori agevolezze che possiamo avere, per non fare che questa strada terrestre italiana sia soverchiata da quella di Trieste o da altre. E, se noi perdessimo questa via terrestre del commercio orientale, certo non ce ne rimarrebbe verun' altra: perocchè, come testè dicea, l' Italia non potrà compiere le sue strade alpine prima che la Francia e l' Austria compiano le loro strade principali, e se la strada da Trieste a Basilea, o quella da Marsiglia a Calais fossero aperte, senza i nostri passi delle Alpi i porti di Genova e di Venezia non potrebbero sostenere per verun modo la concorrenza di quei di Marsiglia e di Trieste.

Onde pare che questa strada lungo la penisola, che sarà quella che dovrà richiamare tra noi il gran traffico asiatico-europeo e sostenere i nostri porti in questa perigliosissima gara, sia come la sola àncora di speranza che possa salvare le pericolanti sorti italiane in mezzo a questo prodigioso sconvolgimento commerciale. Per essa adunque tutti i buoni alzar dovrebbero la voce, e mostrarla pubblicamente come il nostro Palladio. Ogni interesse, che non fosse veramente italiano, dovrebbe tacere innanzi ad essa. Quindi è che bisogna che le nostre metropoli si ricordino dell' apologo di Menenio Agrippa: giacchè è mestieri che in questa principale arteria, che dovrà dare novella vita a questo languente corpo d' Italia, scorrano con quanto più celerità ed economia si possano i viaggiatori e le merci. Imperocchè se sol vi fosse la via mediterranea, i viaggiatori e le merci, che altro non voglion trovare che un ospitale passaggio nella terra italiana, sarebbero obbligati di percorrere da Brindisi a Bologna invece di chilometri 750 chilometri 1100, cioè chilometri 350 in più con perdita di tempo e con assai maggior dispendio, cose tutte che ci priverebbero se non affatto, almeno in massima parte di quell' affluenza che dev' esser nostro scopo di richiamare fra noi. E per riguardo del maggior dispendio non posso lasciar quest' argomento, che mi par di grandissima importanza, senza fare alcun' altra considerazione. Nelle strade ferrate, che si conducono a privata impresa specialmente senza veruna pubblica assicurazione, metodo che già a preferenza di ogni altro si siegue nell' Italia appennina, i capitali che s' impiegano nella costruzione vanno principalmente considerati per riguardo alle spese de' trasporti: chè a casi pari queste spese sono sempre proporzionali ai capitali impiegati. Sai che vi sono delle strade in Inghilterra per le quali non si son spesi che poco più di centomila franchi per chilometro, come sono quella di Leicester e Swannington e quella di Aylesbury, ove ve ne ha delle altre per le quali si sono impiegati per ogni chilometro quattro o cinquecentomila franchi e fino a meglio che un milione, come è fra le altre quelle di Londra e Croydon, senza che qui ci facciamo a ricordarne alcune, la cui spesa passa ogni concepimento, come per esempio è quella da Londra a Blachwall, per ogni chilometro della quale si è speso oltre quattro milioni di franchi. La quale immensa differenza nelle spese di costruzione, che procede dalla varietà de' luoghi pe' quali si transita, ha colla differenza de' noli infinita influenza ne' commerci. Or tu vedi come delle due linee in discussione una abbia tutti i vantaggi delle strade che richiedono lievi capitali, e l' altra per contrario tutti gli svantaggi di quelle che ne richiedono abbondantissimi: chè per andare da Manfredonia a Bologna per Napoli, Roma e Firenze fa mestieri in ispecie superare più di una volta i non facili Appennini. Perchè i viaggiatori e le merci, che dovessero passare per questa strada, dovrebbero sottostare necessariamente, oltre alla maggior spesa procedente dalla sua maggior lunghezza, anche alla maggior spesa procedente dalla natura di essa strada, che per la costruzione richiederà copiosi capitali. L' uno o il due per cento in più su i noli fa abbandonare sovente a molti traffichi alcune vie. Ma qui la differenza delle spese di trasporto fra l' una e l' altra linea non è sol dell' uno o del due per cento: ma calcolando il viaggio da Brindisi a Venezia, che è quello che può esser supplito dalla navigazione a vapore, ove considererai solo la lunghezza delle due strade, troverai fra l' una e l' altra oltre la differenza del trenta per cento; e se porrai mente, com' è necessario eziandio al maggior impiego de' capitali, rinverrai che questa differenza sarà forse del cento per cento od anche più. Nè è a credere che per la maggiore affluenza la via mediterranea potrebbe concorrere coll' adriatica nel render lievi i noli: perocchè, come di sopra ho ricordato, l' abbondante popolazione della regione adriatica ed il modo com' è ripartita non può certo pel movimento commerciale temere il paragone delle grandi città del Mediterraneo, che inoltre son fra loro riunite dalla navigazione a vapore. E poniamo pur che il movimento commerciale dei lidi del Mediterraneo fosse anche maggiore, questa eccedenza non potrà esser mai che di assai picciol momento verso quella immensa disparità che è fra l' una e l' altra via.

Per le quali tutte cose a me pare che nella costruzione delle nostre strade ferrate dovrebbe sempre andare innanzi questa via, che partendo da Brindisi direttamente venisse per Bologna a Milano ed a Novara, siccome quella che può assicurarci tutti gl' immensi benefici, che l' Italia può sperar di ottenere in questa nuova era del Mediterraneo. E se la mia voce tanta autorità aver potesse d' essere ascoltata, come certo non ne ha nissuna, francamente a dir mi farei ai nostri politici che non solo dovrebbero rivolgere gli animi alla costruzione di questa via, ma prestamente menarla ad effetto, se non vogliono sprofondare l' Italia nella miseria e nell' abiezione, quando la divina Provvidenza ha posto nelle loro mani la rara occasione di rilevarla a gran prosperità e potenza. Però mi è stato grato oltre ogni credere di ragionar con te, che sei sì caldo sostenitore d' ogni nostro miglioramento, queste cose: e sarei lietissimo se tu ed i tuoi e miei amici di costà, cui bramerei comunicassi questa mia lunghissima lettera, trovaste non dispregevoli questi miei voti per la prosperità italiana: chè le vostre voci e le vostre opere ben altrimenti esser potrebbero proficue e valevoli.

Addio, mio carissimo amico. Amami sempre come io ti amo, e come amendue amiamo questa nostra comune patria, e sta sano.

A dì 1 dicembre del 1846.

Giuseppe De-Vincenzi.

Statistica

Strade ferrate italiane aperte alla circolazione fin a tutto l' anno 1846.

	Chilom.	
1. Napoli a Portici (3 ott. 1839)	7	5
2. Milano a Monza (18 ag. 1840)	13	»
3. Padova alle Lagune di Venezia (13 dicembre 1843). .	56	»
4. Livorno a Pisa (21 febb. 1844)	19	»
5. Portici a Castellamare e tronco di Nocera (15 magg. 1844)	35	»
6. Ponte sulle Lagune di Venezia (12 gennaio 1846). . .	5	6
7. Padova a Vicenza (14 gennaio 1846).	25	»
8. Milano a Treviglio (15 gennaio 1846).	30	»
9. Napoli a Caserta (1 feb. 1846)	22	»
10. Caserta a Capua (1 ag. 1846)	15	5
La lunghezza totale delle strade ferrate italiane è di	206	6

Strade ferrate estere

Strada Ferrata da Parigi a Orleans.

L' annua generale assemblea degli azionisti della compagnia della strada ferrata da Parigi a Orleans è avvenuta oggi a due ore sotto la presidenza del sig. F. Bartholony, capo del consiglio di amministrazione. Il signor Mathieu della Ditta Blanc Mathieu e Compagni e il signor Bradley Dyne adempivano le funzioni dello scrutinio, il signor Perrodeau quella di segretario.

Dopo la costituzione del banco, si è fatta lettura del rapporto della commissione incaricata della verificazione dei conti del primo stabilimento e dell' am-

ministrazione del cammino fino all'esercizio dell'anno 1845 esso compreso; le conclusioni del rapporto, conforme a calcoli presentati dall'amministrazione, sono state mandate ai voti e approvate dalla assemblea, che in seguito ha ascoltato il rapporto del consiglio sulle operazioni della compagnia nel corso dell'anno 1846

I resultati, come erasi potuto giudicare dalla pubblicazione settimanale dei bullettini di incasso, sono soddisfacientissimi: il primo anno aveva dato 37 franchi 50 per azione, o il 7 e mezzo per cento del capitale; il secondo 47 franchi 50, o il 9 e mezzo per cento; il terzo infine, spirato nel 31 dicembre decorso, ha dato al netto, secondo i conti oggi letti, 61 fr. (compreso l'interesse) o il 12 e mezzo del capitale delle azioni. Questi magnifici resultati insoliti fin qui in Francia, e dei quali anche l'Inghilterra offrirebbe pochissimi esempii, si vede bene che non sono stati ottenuti senza grandi spese, spese che aumentano ogni dì più in ragione dello sviluppo della circolazione, il cui progresso forma la fortuna della ferrata di Orleans.

Le spese del primo stabilimento di questa linea, che all'epoca dei primi studii nel 1835 gli ingegneri del governo valutavano a 20 milioni di franchi, si elevano in questo momento a più di 56 milioni, e militano sempre le stesse cause, l'aumento del traffico che cresce ogni giorno i redditi per la compagnia: esse non rimarranno là.

Di già per sovvenire a queste spese, fu necessario, tre anni sono, contrarre un imprestito di 10 milioni, oggi è necessario un nuovo imprestito per far fronte agli impegni della compagnia. Limitandosi alle sole spese fatte, basterebbero 6 milioni; ma fin d'ora si prevede che saranno necessarii nuovi lavori, come pure un aumento di materiale. Perciò il consiglio di amministrazione domanda la facoltà di contrarre imprestiti a seconda dei bisogni del servizio, o meglio degli interessi della compagnia fino alla somma di 10 milioni di franchi.

Il consiglio di amministrazione ha fatto conoscer l'intenzione di ricorrere, per questo nuovo imprestito, al sistema praticato da lungo tempo in Inghilterra, raccomandato dalla *Presse* nel suo *Bullettino delle strade ferrate*, e adottato per la prima volta in Francia dalla compagnia di Rouen, quello cioè di depositi ricevuti col rilascio di boni a corta scadenza, con non fisso interesse, a seconda dell'abbondanza del contante alla piazza, e che poi vengono consolidati in obbligazioni a tempo più lungo, profittando di circostanze favorevoli.

I sigg. Banès e Fougères danno estesissime spiegazioni dei fatti che rendono necessario questo imprestito. In conseguenza l'assemblea approva con gran maggioranza di voti l'autorizzazione richiesta dal consiglio.

La misura più importante sottomessa all'approvazione degli azionisti nell'assemblea di oggi, era quella relativa all'ugual riparto dei carichi di ammorzamento fra tutte le annate della concessione.

Di già, fin dalla riunione del 1846, il consiglio aveva richiamata l'attenzione degli azionisti sugli inconvenienti che risultavano dalla disposizione degli statuti, che prescriveva il prelevamento annuo sugli incassi dell'impresa di una somma di 400,000 franchi, o l'1 p. °/₀ del capitale da impiegarsi nell'ammorzamento, il quale con questa misura si effettuava in 46 anni, cioè gravava esclusivamente sui primi 46 anni della concessione, esonerando completamente i 46 susseguenti da ogni aggravio su questo rapporto, mentre che una repartizione eguale permetterebbe, assicurando tuttavia l'ammorzamento, di ripartire fra gli azionisti più considerabili dividendi. Il principio dell'ugual riparto era stato votato l'anno scorso; oggi l'assemblea ha approvato il piano proposto dal consiglio per l'applicazione di questo principio, il quale, nell'esercicio degli anni 1844, 45 e 46, ha messo in disponibilità una somma di 300,358 fr. 92 c. o 3 fr. 75 c. per azione, e portato a 61 fr. il dividendo del 1846, il quale senza questo non sarebbe stato che di 57 fr. 25 cent., o 11, 55 p. °/₀ in luogo del 12.

Il consiglio di amministrazione avendo richiesto all'assemblea di approvare le modificazioni al regolamento di riparto fra i funzionarii ed impiegati della compagnia, della parte del 15 p. °/₀ loro attribuita dall'art. 55 degli statuti sui prodotti al netto eccedenti l'8 p. °/₀ del fondo sociale, il sig. Maigne ne ha profittato per rinnovare i suoi attacchi contro la cifra di questa partecipazione che egli trova troppo elevata.

Il visconte D. Benoist ha risposto al sig. Maigne, rimostrando i vantaggi che risulterebbero per la compagnia da questa associazione del lavoro e della intelligenza col capitale, che il consiglio avrebbe in vista di realizzare, e di cui si loderebbe ogni giorno più. Il presidente aggiunge, che del resto la questione era poco interessante per gli azionisti, attesochè, se gli impiegati della compagnia d'Orleans godevano del suddetto utile, il loro appuntamento fisso era d'altronde inferiore a quello degli agenti delle altre intraprese congeneri. Prima della chiusura della seduta e della nuova elezione dei membri della commissione dei conti, e quella dei membri abbandonanti il consiglio di amministrazione, la qual cosa ha avuto luogo, la prima per acclamazione, la seconda a scrutinio segreto, un azionista ha preso la parola richiedendo la soppressione dei vagoni scoperti, che il suo quinterno d'oneri lo autorizza di impiegare: *Ricchezza d'obbligo*, ha detto egli, e la prosperità sempre crescente della ferrata d'Orleans deve decidere i suoi amministratori a far cuoprire queste vetture di terza classe.

Il sig. Banès ha risposto, che l'amministrazione della compagnia si occupava da molto tempo di tal quistione, e che trattava in questo momento col ministro dei pubblici lavori per giungere a conciliare gli interessi degli azionisti e i reclami dei viaggiatori di terza classe.

L'assemblea si è sciolta a sei ore, dopo aver votato dei ringraziamenti alla commissione della verificazione dei conti e al consiglio di amministrazione.

Notizie diverse

Le direzioni delle strade ferrate Ferdinando e Federico Guglielmo si sono riunite ad un concilio a Berlino, il cui scopo è di concertare l'ore dell'arrivo e della partenza dei treni, in modo da poter andare da Vienna a Amburgo o Stettino senza interruzione. In tal caso si anderebbe da Vienna a Amburgo, circa 1200 chilom., in 44 ore, e a Stettino, circa 1080 chilom., in 40. La sola difficoltà che vi si oppone ancora è l'aumento delle spese che un viaggio non interrotto necessiterebbe per i convogli di notte, la quale spesa è calcolata a circa 300,000 talleri (200,000 scudi). Si spera che la posta, che avrebbe il più gran profitto da questo concerto, contribuisca in gran parte alle spese.

— L'esecuzione della strada ferrata che unirà Genova coll'Alemagna è ormai certa. Essa strada andrà da Genova a Arona, e di là in Svizzera, per i cantoni del Ticino, Grigione e San Gallo, e farà capo nella rete delle strade ferrate tedesche al lago di Costanza. Per agevolare questa ardua impresa, il governo di Sardegna, insieme con quelli dei cantoni soprannominati, hanno garantito alla compagnia che sarà per formarsi, un minimum d'interesse di 3 ½ p. °/₀.

Il modello della grande macchina con la quale si deve forare il Lukmanier per eseguire questa strada, è stato visitato dal re di Sardegna, il quale ha espresso all'ingegnere Masu, che n'è l'inventore, la sua grande soddisfazione, e lo ha nominato cavaliere dell'ordine di S. Lazaro.

— Sulla strada ferrata dello Stato di Wurtemberg furono trasportate, nel mese di febbraio, 73,068 persone. I lavori per il passaggio dell'Alpi sono principiati, e secondo i contratti conchiusi, i lavori di terreno e quelli di mine debbono essere finiti in novembre 1848.

— L'amministrazione delle strade ferrate austriache ha risoluto lo stabilimento dei telegrafi elettrici anche per la strada meridionale, e si aspetta l'esecuzione di questa importante misura fra alcuni mesi. Il sistema delle strade ferrate austriache segna per questa causa una nuova fase del progresso. — Il compimento della linea fino Lilli si spera di vedere nel prossimo autunno.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 19 Marzo 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	50	Genova . .	18	38
Livorno. . .	15	68	Londra . .	461	—
Firenze . . .	15	68	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	40	Augusta . .	46	90
Bologna. . .	99	50	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	173
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		94
— — Amburgo	150	*Nuova*		105
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	109
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	89 1/2
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	88 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	150
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	47 40	123 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		11 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1050
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		360
— — — (sinistra)	11	*francesi si regola sul*		232 50
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		1278
— — Rouen	86	*Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo*		872 50
— — Lyon	»			487 50
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		454
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		630
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		528
Strasbourg — Basilea	90			212
Bordeaux — Cette	»			400

AVVISO IMPORTANTE

A norma di tutti in generale, e particolarmente di quelli che d'ora in poi possano avere interesse di corrispondenza con noi, facciamo noto che la Tipografia nostra, già *Dei Classici Sacri,* prende il nome di **Tipografia della Società Editrice Romana,** e ciò per la ragione seguente. Quando Ottavio Gigli fondò dapprima questo Stabilimento Tipografico, lo fondò per istamparvi esclusivamente la sua *Biblioteca Classica Sacra;* quindi trasse da essa il nome più a lei conveniente. Ma ora che di molto si è accresciuta essa Tipografia, e da questa escono stampe di altre materie, che non son quelle dei Classici, si è creduto non più convenire a lei il primo nome, e perciò le si è dato il secondo più proprio, cioè quello di *Tipografia della Società Editrice Romana.*

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(Se ne pubblica un volume al mese.)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*